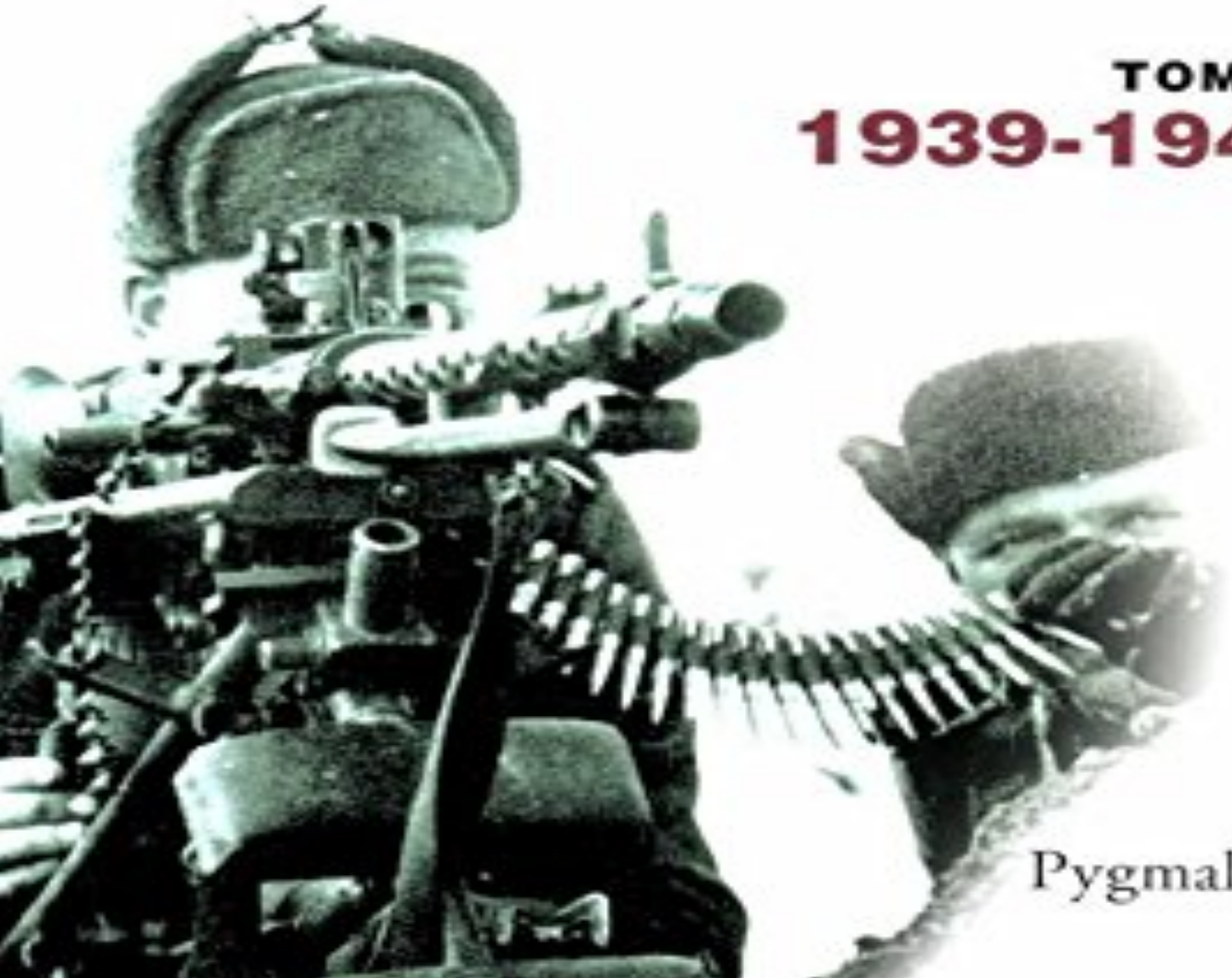
PIERRE MONTAGNON

HISTOIRE DES COMMANDOS

TOME 1

1939-1943



Pygmalion

PIERRE MONTAGNON

Histoire des Commandos

1939-1943 *

Pygmalion

Pierre Montagnon

Histoire des commandos
Tome 1, 1939-1943

Flammarion

Maison d’édition : Flammarion

© 2001 éditions Pygmalion/Gérard Watelet à Paris

© 2011 Pygmalion, département de flammarion pour la presente édition

Dépôt légal :

aout 2011

ISBN numérique : 978-2-7564-0887-3
ISBN du PDF web : 978-2-7564-0888-0

Le livre a été imprimé sous les références :
ISBN : 978-2-7564-0540-7

Le format ePub a été préparé par Isako (www.isako.com)

Présentation de l’éditeur :

De tous temps et en tous lieux, des petites unités de combat d'élite ont imaginé des opérations "coup de poing" pour surprendre et frapper l'ennemi, de manière souvent décisive.

Depuis la Seconde Guerre mondiale qui leur a donné leurs lettres de noblesse, on les a baptisées "Commandos". Groupes d'intervention de forces spéciales appartenant aux trois armes, elles relèvent d'une élite professionnelle triée sur le volet, impliquent soit un effectif limité d'hommes entrainés pour une mission ponctuelle, soit un nombre plus élevé de participants en fonction d'objectifs de portée plus spectaculaire et stratégique. Dans les deux cas, tous doivent être prêts à se surpasser jusqu'à l'héroïsme pour honorer, sous leurs drapeaux respectifs, une devise unique: "Qui ose gagne".

C'est cette passionnante succession d'actions foudroyantes, ayants pesé de tout leur poid sur le déroulement du second conflit mondial, que raconte Pierre Montagnon, dans ce premier volume d'une histoire qu'il connait parfaitement, non seulement sur le plan historique, mais aussi à titre personnel en tant qu'anciens officier parachutiste de la Légion

illustration de couverture: soldats de la Waffen SS sur le front russe en 1942 © Suddeutsche Zeitung/Rue des archives.

Saint-Cyrien, sept fois cité, deux fois blessé comme chef de section dans les rangs des parachutistes de la Légion, Commandeur de la Légion d'honneur à titre militaire, Pierre Montagnon est historien, conférencier, lauréat de l'Académie française.

Table des matières

Couverture

Titre

Copyright

Table des matières

Cahier Photos

Abréviations

Avant-propos

Chapitre premier - GLEIWITZ 31 août 1939

Chapitre II - EBEN-EMAEL ET LES PONTS SUR LA MEUSE

Chapitre III - LES PREMIERS COMMANDOS DE SA MAJESTÉ

Chapitre IV - UN PONT SUR LA DVINA

Chapitre V - LA DECIMA FLOTTIGLIA MAS

Chapitre VI - KAMIKAZES AVANT L'HEURE

Chapitre VII - QUI OSE GAGNE

Chapitre VIII - OBJECTIF ROMMEL

Chapitre IX - BRUNEVAL

Chapitre X - « DOOLIT' DO IT » 18 avril 1942 « LA BELETTE S'EST VOLATILISÉE » 16 avril 1943

Chapitre XI - COMMANDO SUR SAINT-NAZAIRE Opération Chariot

Chapitre XII - LA MORT D'UN SS

Chapitre XIII - HERAKLION

Chapitre XIV - SIDI HANEISH 27 juillet 1942

Chapitre XV - MAKIN 16 août 1942

Chapitre XVI - DIEPPE 19 août 1942

Chapitre XVII - LE COMMANDO DU GÉNÉRAL

Chapitre XVIII - COMMANDO DANS LA GIRONDE OPÉRATION CONTRE SINGAPOUR

Chapitre XIX - LA BATAILLE DE L'EAU LOURDE 28 février 1943

Chapitre XX - LE GRAN SASSO Légende et réalité

Chapitre XXI - COMMANDO CONTRE LE TIRPITZ Opération Source 20-22 septembre 1943

Conclusion

Chronologie

Annexes

- ANNEXE 1
- ANNEXE 2
- ANNEXE 3
- ANNEXE 4
- ANNEXE 5
- ANNEXE 6
- ANNEXE 7
- ANNEXE 8

Bibliographie

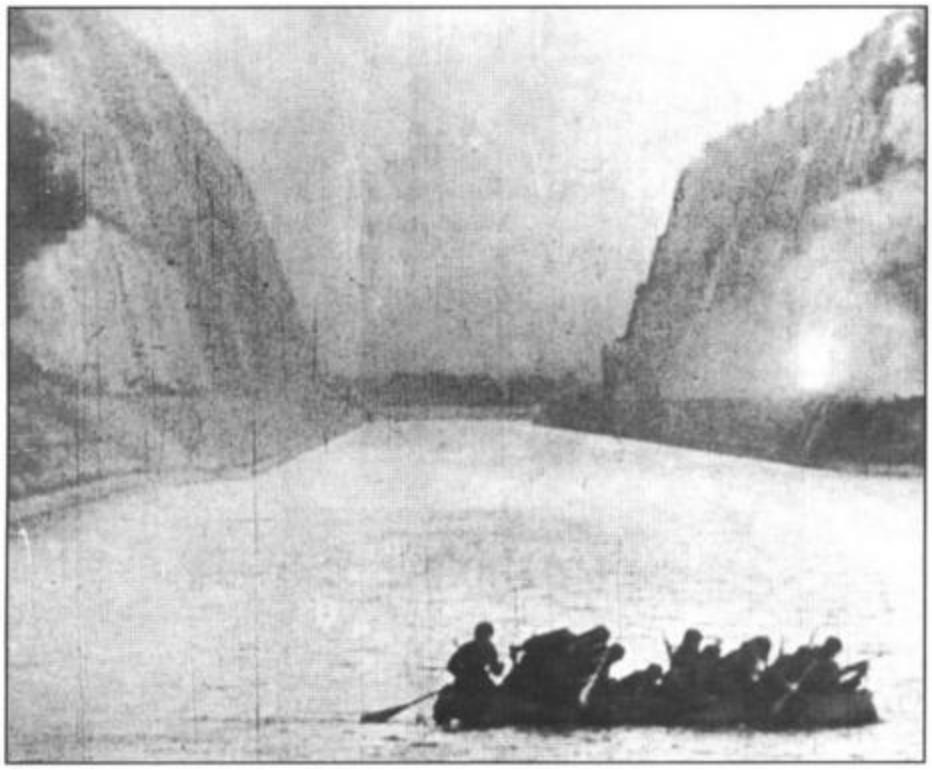
- 1. Ouvrages d'intérêt général
- 2. Ouvrages spécifiques

Index

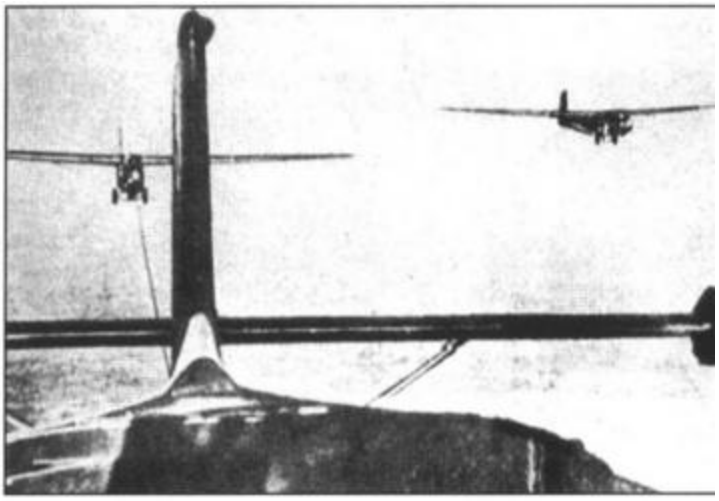
Histoire des Commandos

1939-1943 *

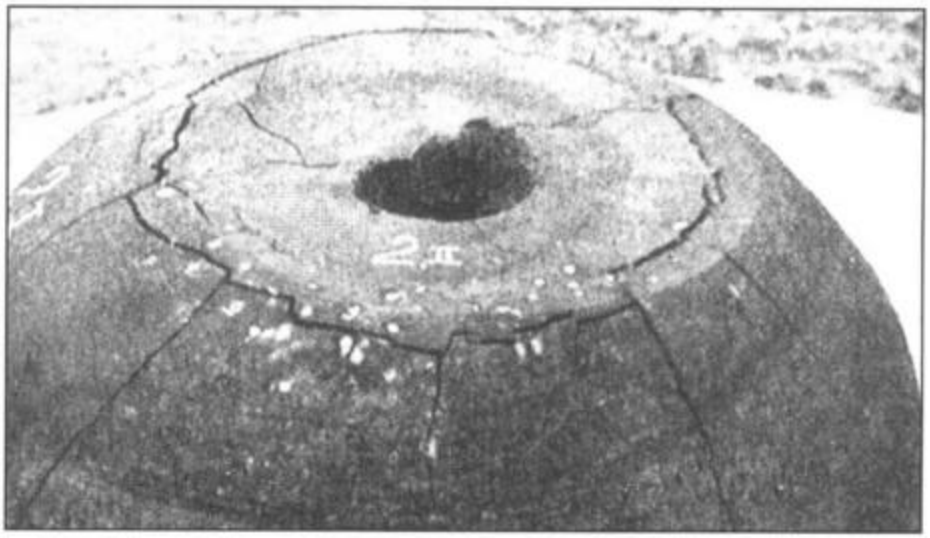
Le canal Albert, avec la fameuse tranchée de Caster, large de 34 mètres. De chaque côté, un chemin de halage. Cette tranchée longue de 1 300 mètres, saignée taillée dans la colline, constitue un formidable obstacle. Ses parois sont pratiquement verticales (DR).
Le fort d'Eben-Emael se situe sur la partie droite du canal. Pris sous le feu du fortin dit Canal nord (le halo blanc visible à la partie inférieure de la paroi), un renfort allemand dans un canot pneumatique pagaie avec force pour rejoindre le commando de Witzig, arrivé par planeurs.



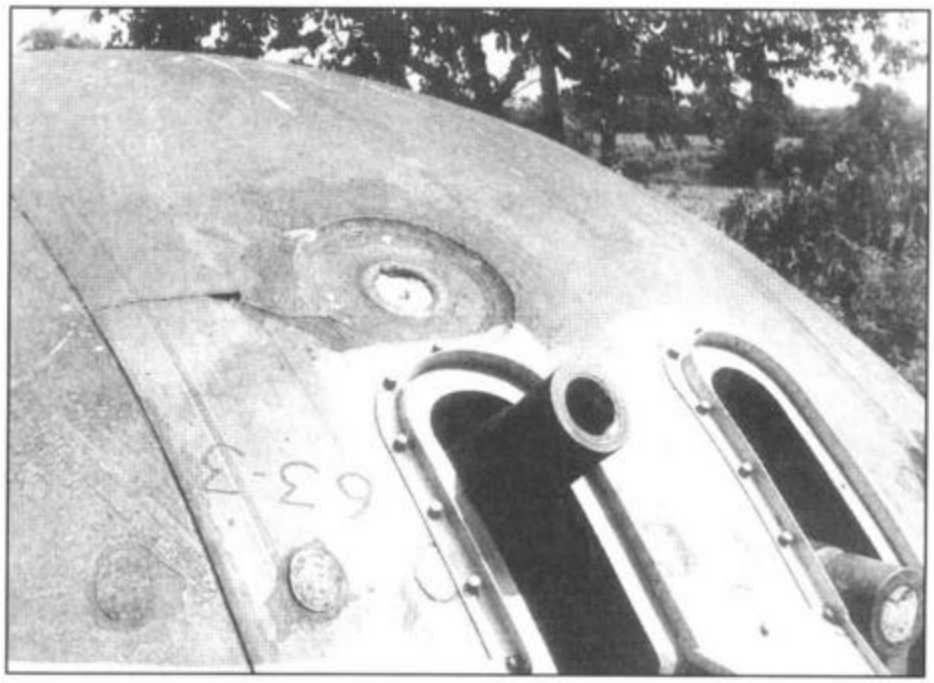
Un planeur DFS 230 en l'air (on distingue nettement le câble de remorquage) (DR).
Datant de 1937, les planeurs DFS 230 qui se poseront à Eben-Emael peuvent transporter une douzaine de passagers plus le pilote. Ils sont en principe remorqués par des JU-52, trimoteurs de transport.
Les parachutistes du commando qui libéreront Mussolini au Gran Sasso, en septembre 1943, utiliseront des planeurs de ce type.



Sommet d'une coupole blindée du fort d'Eben-Emael, avec l'orifice causé par l'explosion d'une charge creuse déposée par les hommes de Witzig. Les effets dévastateurs à l'intérieur se conçoivent aisément (DR).

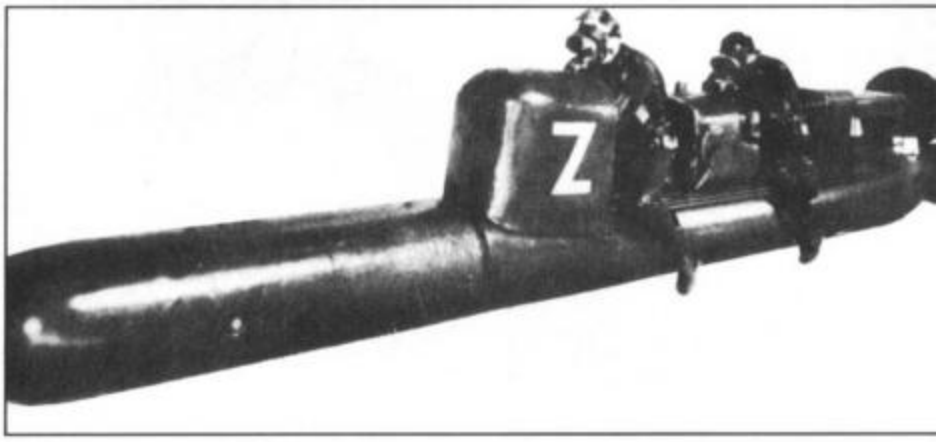


Une coupole blindée, avec tubes de 120 m/m, vue de face. L'impact d'une charge creuse de 50 kilos apparaît au-dessus du tube central. Le second tube à droite, incliné vers le bas, a manifestement été détérioré par l'explosion (DR).



L'amiral Canaris (1887-1945) et quelques officiers appartenant au groupe des Brandebourgeois (DR). Promu le 1er janvier 1935 chef de l'Abwehr (les services de renseigne ment de la Wehrmacht), Canaris es un personnage énigmatique. Patriote il aspire à relever son pays de la défaite de 1918. Lucide, il est sans illusion sur le gouffre où le nazisme et la guerre précipitent l'Allemagne.
Créateur des Brandebourgeois, troupe dite à destination spéciale, il voyait peut-être en cette unité un instrument susceptible d'aider au renversement du régime.

Le maïale italien (pluriel maïali), torpille équipée chevauchée par deux hommes (DR).
L'engin mesure 6,7 mètres avec un diamètre de 0, 53 m. Mû par un moteur électrique, il peut se déplacer à la vitesse de 2,3 nœuds (4, 25 km/h) avec une autonomie de 28 kilomètres et plonger à 30 mètre de profondeur. La charge explosive à retardement placée à l'avant et destinée à être plaquée sur l'o jectif atteint 300 kilos.
L'équipage est à l'extérieur, protégé par un pare-brise. Il a l'avantage, grâce à ses appareils de plongée, de pouvoir se déplacer si nécessaire (ouvrir une brèche dans des filets anti-sous-marins, par exemple).



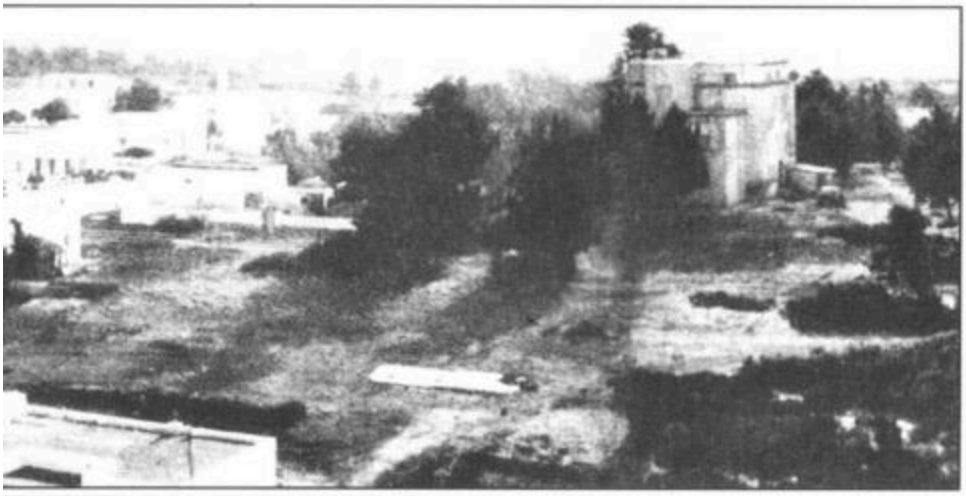
Une patrouille SAS sur Jeep avant un départ en mission (DR).
On reconnaît les mitrailleuses Vickers jumelées servies par l'homme à côté du chauffeur. On distingue aussi les jerricans transportant les réserves d'essence pour accroître l'autonomie. Le conducteur porte sur son côté gauche les ailes prouvant qu'il a effectué au moins sept sauts en parachute, et qu'il s'est en outre signalé par une action d'éclat.

David Stirling, le créateur des commandos SAS (Special Air Service) (DR).
Sur sa casquette, l'insigne SAS appelé « Dague ailée », représentant Excalibur, l'épée du roi Arthur, luttant pour la liberté. La devise SAS « Who wares wins » (Qui ose gagne) se lit dans le V au bas de l'épée.

Une patrouille motorisée du LRDG (Long Range Desert Group) (DR).
Ce LRDG, spécialisé en déplacements dans le désert, fut d'un grand soutien pour les commandos du SAS, les acheminant à proximité de l'action ou les récupérant après l'opération.

Ci-contre : Servant d'une mitrailleuse Vickers d'une Jeep SAS. Dans le cas présent, l'arme est en position de tir contre avion (DR).
Il s'agit là d'un cas extrême de défense. Les Jeeps sont des cibles vulnérables devant le danger aérien. Leur sécurité provient surtout du camouflage (comme ici le long des parois rocheuses visibles en arrière-plan).

Ci-dessous : Types d'avions allemands objectifs privilégiés des commandos SAS (DR).
Leur destruction est cherchée soit par la pose discrète de charges explosives, soit par les tirs des mitrailleuses embarquées sur les Jeeps.



Beda Littoria, village de colonisation italien, avec au centre droit l'immeuble cubique de la Prefettura censé être le PC de Rommel (DR).
Le commando du major Keyes, dans la nuit du 17 au 18 novembre 1941, est arrivé par la rue principale (maisons blanches) et s'est infiltré par le devant de la Prefettura (partie boisée).
Contrairement à son attente, il n'a pu pénétrer par les ouvertures arrière et a dû forcer l'entrée de la porte avant, gardée par une sentinelle.

Au premier plan, de profil, le général Erwin Rommel, visé par le commando du major Keyes (DR).

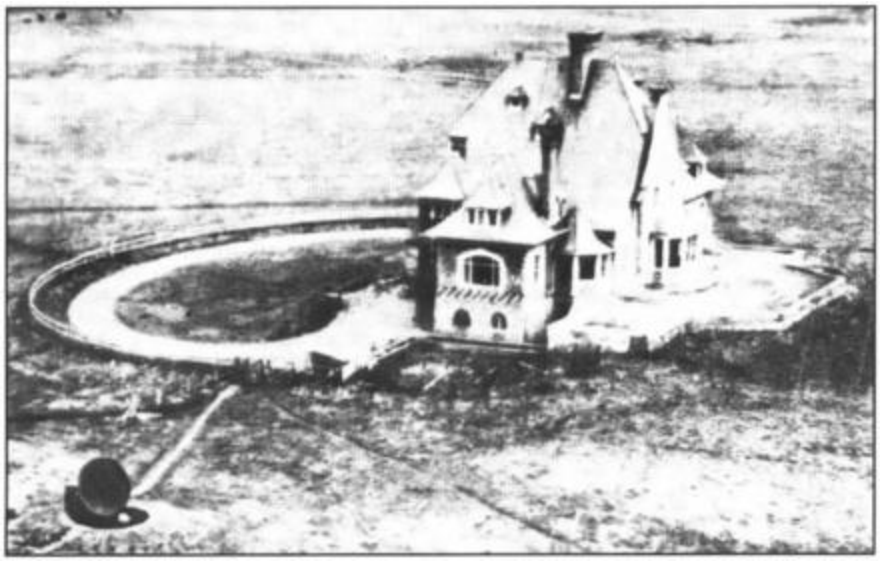
Commandant de la VII^{e} PD au printemps 1940, Rommel, à la tête des forces germano-italiennes en AFN, se montre un adversaire redoutable pour les Britanniques, par ses manœuvres hardies et l'impulsion donnée à la bataille.

Devenu hostile au régime, il sera contraint par Hitler de se suicider, le 14 octobre 1944.

Le général Claude John Eyre Auchinleck, commandant en chef britannique en Egypte et adversaire de Rommel (DR). Chef de prestige, il a par ses mesures préparé la victoire d'El-Alamein, qu'un autre remportera. Il est relevé de ses fonctions sous la vindicte de Churchill face aux revers britanniques du printemps et de l'été 1942.

Il a autorisé et soutenu l'action de Stirling. Les SAS ont véritablement vu le jour grâce à lui.

La villa de Bruneval, investie par le major Frost dans la nuit du 28 février 1942. Sur le bas et à gauche, la station radar à détruire après avoir récupéré le maximum de pièces (DR).

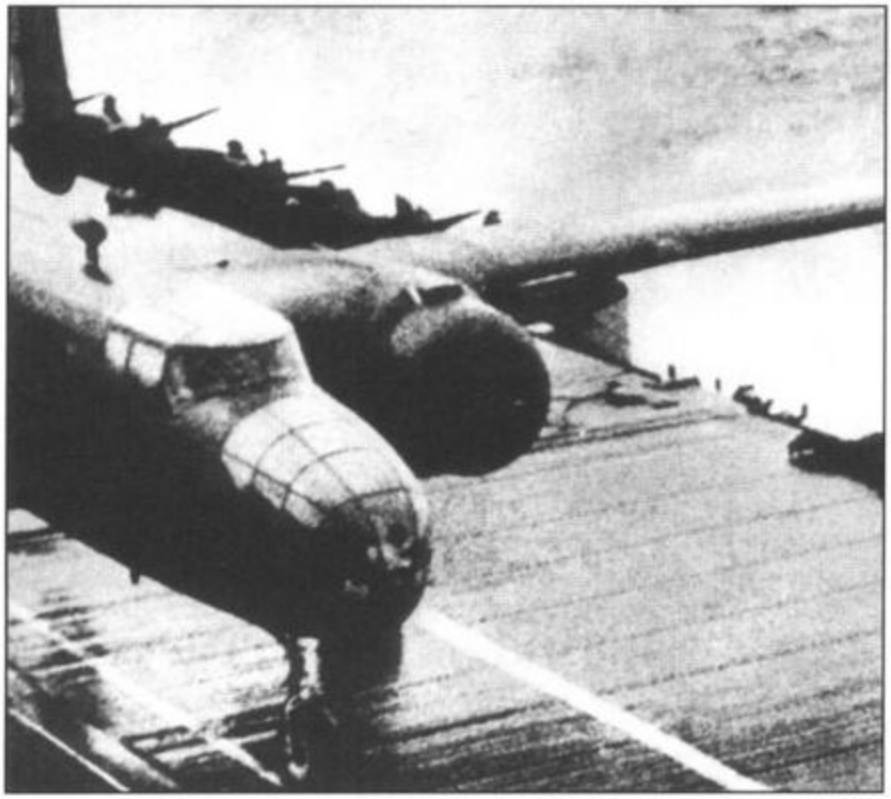


Photographie aérienne du site de Bruneval (DR). A droite, la ligne du rivage avec ses falaises. La petite plage d'embarquement est soulignée par une flèche. Au centre de la photo, les parachutes indiquent la DZ des paras du major Frost. Au-dessous, le rectangle boisé des bâtiments agricoles de Theuville, mentionnés à tort « Presbytère ».
La villa attaquée et la station radar se situent à la corne inférieure droite de Theuville. L'itinéraire d'accès des paras est mentionné par trois séries de flèches. Le quatrième itinéraire (flèche sinusoïdale) est celui de la section Charteris, mal larguée et rejoignant à marche forcée le vallon de Bruneval.

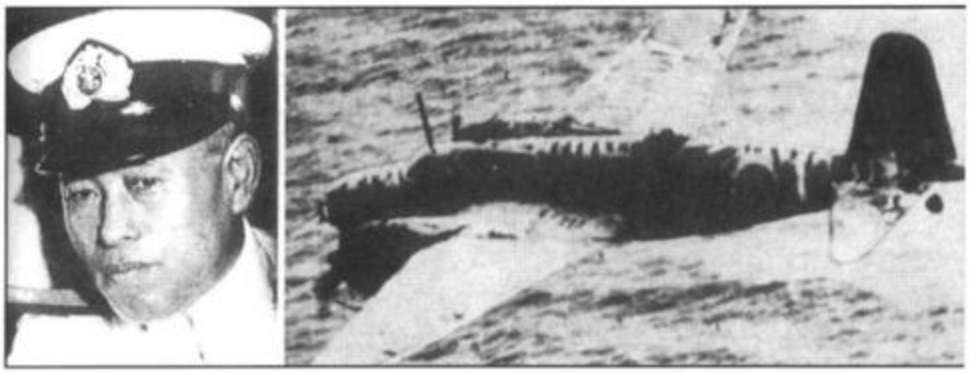
Les B25 de Doolittle embarqués sur le pont d'envol du porte-avions *Hornet*. Photographie très certainement prise à San Francisco début avril 1942, avant le départ de l'armada américaine (DR).

L'équipage du B25 numéro 1. Au centre, petite taille et faciès carre, le lieutenant-colonel Doolittle, chef d'orchestre de l'opération. A ses côtés, les lieutenants Cole et Porter, les sergents Braemer et Leonard (celui-ci sera tué le 5 janvier 1943) (DR).

B25 au décollage, sur le pont d'envol du *Hornet*, le 18 avril 1942. Le B25 est un bombardier bimoteur capable d'atteindre 500 km/h (DR).
Ce jour-là, les B25 de Doolittle décolleront sur moins de 150 mètres malgré une mer agitée (qui se devine en haut et à droite).



L'amiral Yamamoto. Organisateur de la « Flotte combinée », Yamamoto ne souhaitait pas la guerre. Il avait conscience de la puissance américaine. Il fut pourtant le grand responsable de l'opération surprise contre Pearl Harbor, et des premières victoires japonaises dans le Sud-Est asiatique (DR).
A droite : Un bombardier bimoteur Mitsubishi G/4 M (Betty) s'écrase dans les flots au large de Bougainville, dans les îles Salomon (DR).
Yamamoto périt dans un appareil identique, abattu un peu plus loin au-dessus de la terre. Informés de son passage le 17 avril 1943, les Américains dépêchent une formation de chasseurs P38 pour éliminer celui qui est à leurs yeux le responsable de l'infamie de Pearl Harbor et leur adversaire numéro un.



Quatre grands noms des commandos SAS, dont trois Français Libres (DR).
En haut à gauche, le lieutenant grec Petrakis, qui accompagnait le commando Bergé lors de l'attaque de l'aérodrome d'Heraklion en Crète.
En haut à droite, l'aspirant André Zirnheld, mortellement blessé au retour du raid sur Sidi Haneish du 27 juillet 1942. Il est l'auteur de la prière des parachutistes. Compagnon de la Libération.
En bas à gauche, l'aspirant Martin, présent lui aussi au raid sur Sidi Haneish et compagnon de Zirnheld. Il sera tué en Bretagne en 1944. Compagnon de la Libération.

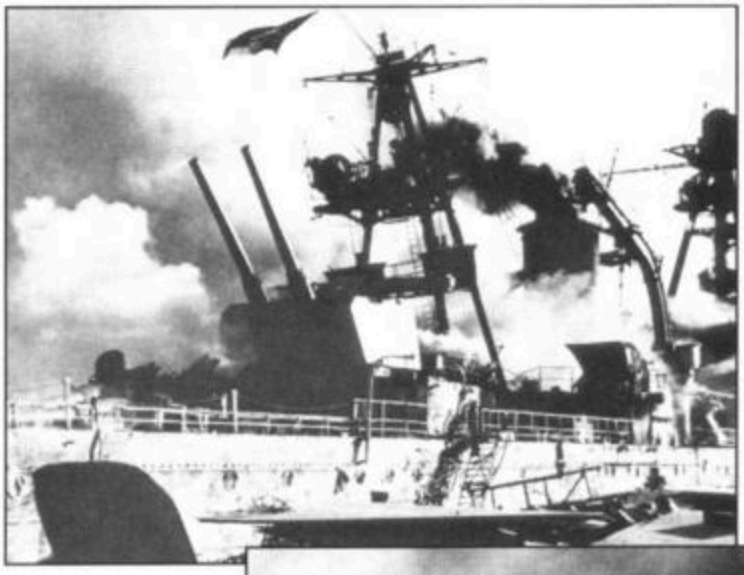
En bas à droite, le capitaine Georges Bergé, créateur des parachutistes de la France Libre et chef du commando contre l'aérodrome d'Heraklion en juin 1942. Compagnon de la Libération.

L'aérodrome d'Heraklion, objet de l'attaque du commando Bergé dans la nuit du 13 au 14 juin 1942 (DR).
Les avions stationnaient, dans des alvéoles et sur des parkings, au sud des pistes bien visibles sur la photo. Le commando Bergé, arrivant de l'intérieur des terres, s'est infiltré par le sud des baraquements pour se diriger vers ses objectifs. 21 avions détruits seront portés à l'actif du commando (4 français et 1 britannique), qui a pu pénétrer sur la base.

Le gouvernement tchèque en exil à Londres. Au centre, le président Benes (chapeau à la main). Il ordonna d'exécuter d'Heydrich (DR).

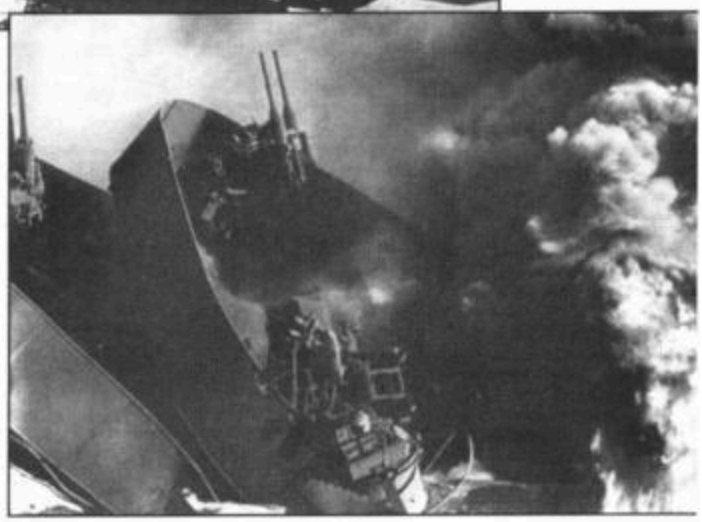
Reinhard Heydrich faisant le salut hitlérien (DR). L'homme présente bien, mais derrière cette façade se cache l'un des plus monstrueux criminels nazis. Chef du protectorat allemand en Bohême-Moravie, il décime la Résistance locale. Fin mai 1942, il est mortellement blessé par un commando dépêché de Grande-Bretagne.

L'arrière droit de la Mercedes décapotable de Reinhard Heydrich atteint par la grenade de Jan Kubis (DR).
Heydrich a été touché alors qu'il était assis sur le siège avant près du chauffeur.



Résultats de l'action menée dans la Gironde le 11 décembre 1942 par un commando de la Royal Navy arrivé sur deux kayaks.

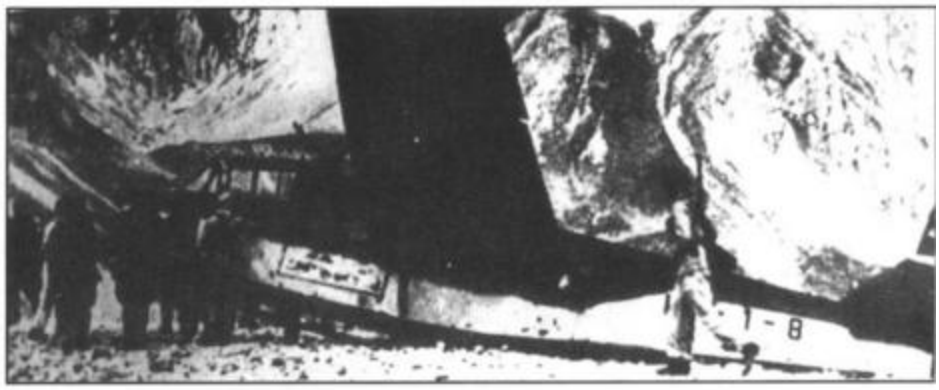
Au premier kayak, envoyé sur Bordeaux, est attribué deux cargos coulés, une frégate et un pétrolier endommagés. Au second, envoyé sur Bassens, deux cargos coulés ou incendiés (DR).



Le *Krait*, ex-*Kofutu Maru*, navire de pêche japonais, qui effectue à l'automne 1943 le périple aller et retour Australie-Singapour (DR).
A l'approche de Singapour, trois kayaks sont mis à l'eau et le commando du capitaine Lyon gagne discrètement de nuit les installations portuaires japonaises.
Après avoir déposé ses charges explosives, le commando rejoindra le *Krait* sain et sauf. Il sera crédité de 37 000 à 39 000 tonnes détruites.

Le site de Norsk-Hydro en Norvège. L'usine, où se fabrique l'eau lourde, est le grand bâtiment sur un promontoire au centre. Dans la nuit du 26 au 27 février 1943, le commando norvégien descendra dans la gorge de la Maana (partie droite de la photo) et escaladera la paroi menant à l'usine (DR).

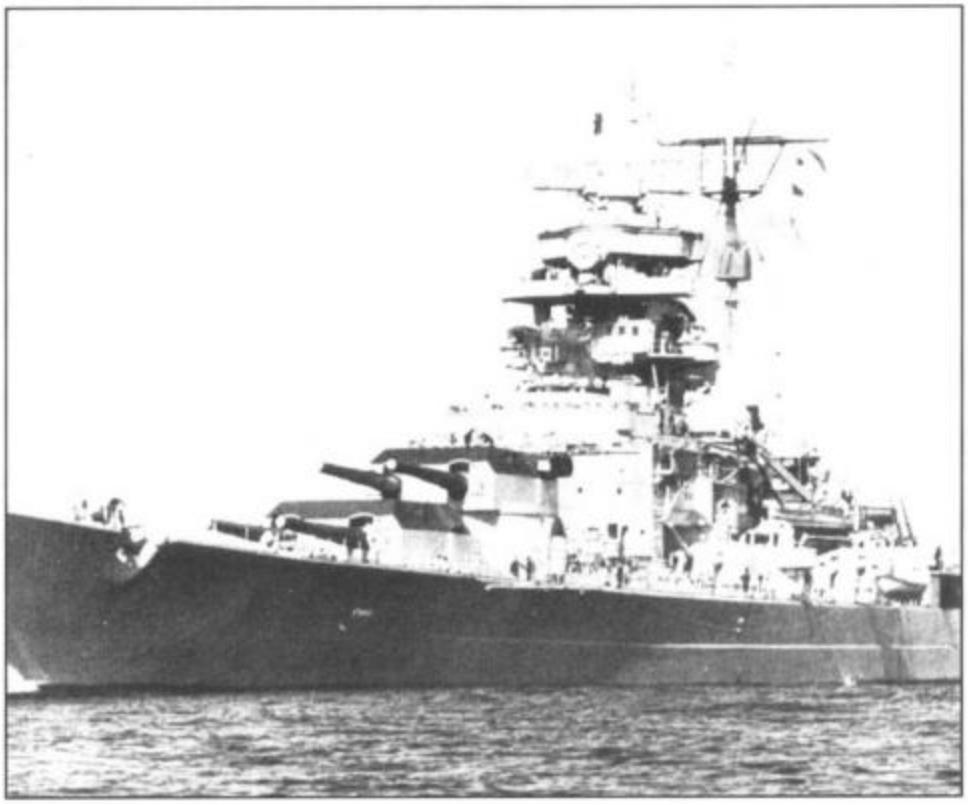
Les Norvégiens du commando de Norsk-Hydro.
Assis, de gauche à droite, Jens Anton Poulsson, Leif Tronstad et Joachim Ronneberg. Debout, de gauche à droite, Hans Storhaug, Fredrik Kayser, Kasper Idland, Claus Helberg, Birger Stromsheim (DR).



Un DFS 230 de l'opératior aéroportée menée le 12 septembre 1943 par des parachutistes allemands, pour libérer Mussolini au Gran Sasso.
Ce planeur est identique au modèle utilisé pour l'attaque contre le fort d'Eben-Emael le 10 mai 1940. Huit appareils de ce type se sont posés au Gran Sasso, à 2 000 mètres d'altitude (DR).
Mussolini au centre, avec un pardessus et un chapeau, sort de l'hôtel Refugio Albergo après sa libération. Autour de lui, des parachutistes allemands, un général italien er civil et un militaire avec bonnet de police (DR).

Le FI 156 Storch du capitaine Gerlach, peu avant son décollage du Gran Sasso. Le pilote réussira un formidable exploit, parvenant à faire décoller un appareil surchargé sur quelques dizaines de mètres. A son bord lui-même, Mussolini et Skorzeny, qui s'est imposé. En principe, le Storch peut décoller sur 50 mètres mais à chargement normal (DR).

Le *Tirpitz* sera l'objectif des sous-marins de poche britanniques. C'est l'opération Source (20-22 septembre 1943).
Le *Tirpitz* est le plus puissant navire de guerre du moment : 51 000 tonnes. Vitesse 30 nœuds. 4 tourelles de 381 m/m. 12 pièces de 150. 2 000 marins en 1943 (DR).



Le *Tirpitz* après le raid britannique (DR).

Abréviations

AFN Afrique du Nord
BBC British Broadcasting Corporation
BFL Brigade française libre
CB Corps blindé
CIA Central Intelligence Agency
COI Coordinator of Information
DCA Défense contre avions
DFS Deutsches Forsch für Segelflug
DSO Distinguished Service Order
DZ Dropping zone (zone de saut)
FFL Forces françaises libres
FM Fusil mitrailleur
GAA Groupe d'armées A
GAB Groupe d'armées B
GAG Groupe d'armées G
GQG Grand Quartier Général
LCA Landing craft assault
LCP Landing craft personal
LRDG Long Range Desert Group
MAS Memento Audere Semper
MG Maschinengewehr (mitrailleuse)
MGB Motor Gunboat
ML Motor Launch
MTB Motor Torpedo Boat
OKW Oberkomando der Wehrmacht
OSS Office of Strategic Services
PC Poste de commandement
PD Panzerdivision (division blindée)
PM Pistolet mitrailleur
QG Quartier général
RAF Royal Air Force
RCA Régiment de chasseurs d'Afrique
RCP Régiment de chasseurs parachutistes
RFL Régiment de forteresse de Liège
RI Régiment d'infanterie
RMBPD Royal Marine Boom Patrol Detachement
RSHA Reichssicherheitshauptamt (administration centrale de la sûreté)

RSM Régiment de spahis marocains
SA Sturm Abteilung (section d'assaut)
SAS Special Air Service
SBS Special Boat Service
SD Sicherheitsdienst (service de sécurité)
SDN Société des Nations
SOA Special Operation Australia
SOE Special Operation Executive
SR Service de renseignements
SRD Service Reconnaissance Departure
SRF Special Raiding Force
SS Schützstaffel (échelon de protection)
URSS Union des Républiques socialistes soviétiques
US United States
USMC United States Marines Corps
VL Voiture légère
ZBV Zu besonderen Verwendungen (pour missions spéciales)

Si l'on en croit le *Grand Larousse encyclopédique*, le terme commando, d'origine portugaise, remonte à la guerre des Boers en Afrique du Sud, au début du XX^{e} siècle. Un commando, à l'époque, désigne un petit groupe de francs-tireurs à cheval chargé d'effectuer des coups de main contre les Britanniques.

Avec la Seconde Guerre mondiale, le sens du vocable évolue en deux directions opposées. Pour les Anglo-Saxons, restant fidèles aux sources, un commando représente une troupe spécialisée chargée de mener des actions de toute nature sur les arrières ennemis. Pour les Allemands, un Arbeitskommando ou Kommando correspond à un détachement de travailleurs, en principe des prisonniers de guerre, affectés à divers travaux.

Le sens adopté par les Anglo-Saxons prévaut aujourd'hui. Un commando regroupe des hommes relativement peu nombreux, quelques dizaines, rigoureusement sélectionnés et minutieusement préparés, afin d'effectuer une mission ponctuelle impliquant professionnalisme, intelligence et audace[1].

Commando ! Qui, à ce mot, ne croit voir des hommes au visage grimé rampant dans la nuit ? Le poignard à la main, ils s'apprêtent à se débarrasser d'une sentinelle importune. Après quoi, toujours silencieux, ils poursuivront...

Cette image n'est pas fausse. Les commandos de la Seconde Guerre mondiale furent, en de nombreux cas, de ce type. Soldats de l'ombre, ils surgissent inattendus, frappant comme l'éclair avant de s'évanouir, travail accompli.

Ce serait toutefois singulièrement les minorer que de les ramener à ce seul type de combattants. Les progrès de la technique ont procuré tant d'armes et de moyens nouveaux ! Ainsi par exemple pour le transport. Avions, sous-marins, vedettes rapides, parachutes, planeurs autorisent des approches inédites alliant la vitesse à la surprise. Une opération de commando prend désormais tous les visages. Elle se mène aussi bien sur terre, sur mer que dans les airs.

*

Le présent ouvrage se donne pour ambition de rapporter dans un premier temps[2] les actions les plus spectaculaires des commandos de la Seconde Guerre mondiale. Elles sont, au-delà des nationalités, le témoignage d'exceptionnelles qualités humaines et militaires. Par leurs résultats et leur incidence sur l'ensemble du conflit, nombre d'entre elles sont entrées dans l'Histoire. Certaines ont pesé lourdement sur le déroulement de la guerre.

---

1 Le vocable s'est élargi pour désigner non seulement les hommes mais l'action qu'ils mènent. D'où l'expression populaire : « Faire un commando. »

2 *L'Histoire des Commandos* comportera plusieurs tomes. Le premier traite la période 1939-1943.

Chapitre premier

GLEIWITZ
31 août 1939

La Seconde Guerre mondiale donnera aux commandos leurs lettres de noblesse. Elle les intégrera de plain-pied dans l'art militaire. Les exemples qu'elle en offre feront école. Stirling ou Skorzeny auront des émules.

Mais ces deux grands « maîtres ès commandos » n'ont-ils pas puisé dans un passé lointain les premiers préceptes de leurs actes ? *L'Iliade* rapporte un commando à jamais célèbre : les compagnons d'Ulysse, dans leur cheval de Troie, dépassent le strict cadre mythologique. Ce premier commando de l'Histoire fournit des enseignements à jamais valables.

Le siège de Troie s'éternise. Depuis dix ans, les Grecs ne parviennent pas à l'emporter. Derrière leurs imposantes murailles, les Troyens défient les assaillants. Le doute s'installe. Ne serait-il pas plus sage de reprendre la mer et d'abandonner cette cité maudite ?

Ulysse, le rusé Ulysse, apporte enfin une issue à l'interminable guerre. Il fait construire un gigantesque cheval en bois censé être consacré à la déesse Athéna, cette déesse de la Guerre que les Romains dénommeront Minerve. Avec une poignée de guerriers dûment choisis, il s'enferme à l'intérieur du bâti de l'animal. Et les Grecs évacuent les lieux. Les voiles de leurs navires s'estompent sur l'horizon.

Les Troyens ont contemplé la scène et vu s'éloigner la flotte ennemie. Mais ils n'ont pas décelé le stratagème d'Ulysse. Ils croient avoir définitivement triomphé et écarté le péril. Preuve de leur victoire, ils veulent s'approprier ce cheval abandonné par les assiégeants. Devant ses dimensions, ils n'hésitent pas à élargir la porte de leur ville et à faire une large brèche afin de le haler intra-muros.

La nuit venue, un complice libère Ulysse et ses compagnons. Les Grecs en fait ne sont pas si loin. Profitant de l'obscurité, ils sont revenus accoster

et se sont glissés silencieusement près de la ville. Le groupe Ulysse se porte à leur devant et les guide à l'intérieur de la place par la trouée dans la muraille. Les Troyens qui fêtaient leur succès sont surpris et décimés. La cité a changé de mains.

Ce précédent mythique renferme en germe tous les éléments indispensables au succès d'un commando : innovation, surprise, audace. L'imagination a trouvé une solution originale hors des sentiers traditionnels. L'ennemi a été frappé au moment où il s'y attendait le moins. Le courage a suppléé à la faiblesse des effectifs.

La Bible, à son tour, rappelle un autre point essentiel. Les Juifs sont aux prises avec les redoutables Amalécites. Avant de les affronter, Gédéon, le chef de l'armée israélite, obéit aux ordres de Yahvé. Pour aller au combat, il choisit uniquement les hommes qui, au passage du Jourdain, se contentent pour boire de prendre un peu d'eau dans le creux de leur main. Cette marque de sobriété lui désigne les meilleurs. Ils ne sont que 300 ! Qu'importe ! Avec eux, Gédéon s'infiltre de nuit dans le camp de l'ennemi et l'emporte. La Bible rapporte aussi que les 300 guerriers tiennent d'une main une trompette, de l'autre un vase avec une lampe allumée. Le tintamarre de leurs trompettes impressionne. Les lueurs des lampes les font apparaître plus nombreux qu'ils ne sont réellement. Ruse ! Surprise ! exploitées par des audacieux.

Un commando repose toujours sur une sélection. Il exige les combattants les plus aptes à supporter physiquement et moralement les épreuves et les luttes à venir.

On découvrira également très vite que commando implique professionnalisme et technicité. Les modes d'approche, les moyens mis en œuvre, le déroulement du scénario prévu imposent des combattants parfaitement entraînés. Une mission de commando ne s'improvise pas. Elle exige une minutieuse et ingrate préparation.

Tous ces critères des hommes des commandos s'inscrivent en exigences incontournables.

*

Paradoxalement, et contrairement à ce qui vient d'être énoncé, le premier commando de la Seconde Guerre mondiale n'est pas constitué d'authentiques professionnels ni même de militaires. Il ne repose que sur

une poignée d'hommes de main, individus fortement politisés et, à ce titre, prêts à tous les mauvais coups. Son organisation précipitée, « l'amateurisme » des exécutants expliquent la réalisation imparfaite de la mission. Et pourtant, paradoxalement encore, l'objectif recherché sera atteint.

Hitler veut la guerre, « poursuite de la politique par d'autres moyens », suivant la formule bien connue de Clausewitz. L'Anschluss, les Sudètes n'ont été pour lui que des étapes vers le but qu'il s'est fixé : effacer Rethondes, asseoir le nazisme et le pangermanisme en Europe. Son ambition le porte maintenant vers la Pologne, tremplin indispensable à son Drang nach Osten[1]. Il sait qu'une agression contre Varsovie risque très certainement d'entraîner la Grande-Bretagne et la France dans le conflit. Qu'importe ! Le Führer est pressé et il se sent prêt. Sa Wehrmacht gagne chaque jour en puissance. Ses diplomates finissent d'éclairer son horizon à l'est. Le pacte germano-soviétique du 23 août 1939 lui donnera bientôt les mains libres de ce côté.

Mais pour mettre le feu aux poudres et justifier une intervention armée en Pologne, un casus belli est nécessaire. Le maître du III^{e} Reich a l'imagination pour le trouver et les nervis pour l'exécuter.

*

Le 5 août 1939, Reinhard Heydrich, le tout-puissant chef du SD, le Sicherheitsdienst (le service de sécurité), convoque en son bureau de la Prinz Albrechtstrasse à Berlin l'un de ses adjoints, un certain Alfred Helmut Naujocks.

Ce Naujocks, 35 ans, est appelé à jouer un rôle dépassant la carrure de son personnage. Très jeune, il adhère au parti nazi. Actif, discipliné et point sot, il a su se rendre utile. Devenu membre du SD, mêlé à diverses affaires ténébreuses, il est apprécié pour ses qualités de parfait technicien et en particulier d'expert en photographie. Ses bons services lui ont valu d'être nommé Untersturmführer SS[2].

Le voyant entrer, Heydrich n'hésite pas à lui dire : « Vous êtes l'homme qu'il me faut. » Effectivement, serviteur fidèle, Naujocks est toujours prêt à obéir aux ordres.

Un dossier a été extrait d'un tiroir. Naujocks peut lire en gros caractères sur la couverture « Opération Himmler ». Pourquoi Himmler ? Le

Reichführer SS serait-il derrière ? Heydrich anticipe la question : « L'idée n'est pas de lui. L'ordre vient directement d'en haut. »

Au-dessus de Himmler, il n'est qu'Adolf Hitler. L'affaire à traiter est donc d'extrême importance. Lentement, pour bien la faire comprendre, Heydrich la dévoile peu à peu et l'explique :

« Les incidents frontaliers de ces derniers mois entre la Pologne et l'Allemagne étaient mineurs. Ils n'ont débouché que sur des doléances diplomatiques. Il s'agit, cette fois, d'aller plus loin afin d'être en mesure de passer aux actes.

A 150 kilomètres au sud-est de Breslau[3], en bordure de frontière, se trouve Gleiwitz[4], sur les rives du Klonitz[5], cité industrielle et minière assez importante. Une station d'émission radio y est installée en périphérie de la ville. Oh ! bien sûr, cette station n'a qu'une audience limitée. Elle assure principalement le relais régional de Breslau. »

Heydrich marque un léger temps d'arrêt et poursuit en baissant le ton :

« Supposons que des troupes polonaises occupent durant quelque temps cette station proche de chez eux. Supposons qu'elles en profitent pour diffuser un message dénonçant Hitler comme fauteur de guerre. Nous serions là face à une très grave provocation, n'est-ce pas ? »

Naujocks, de la tête, ne peut qu'approuver. Il a compris, avant même que son interlocuteur ne lui demande : « Pensez-vous pouvoir organiser un tel incident ? »

Dans l'Allemagne du III^{e} Reich, une telle interrogation est un ordre. Naujocks se doit d'obtempérer et de réussir. La prudence le recommande. Heydrich ne s'en cache pas :

« Si vous échouez, vous mourrez, bien que je ne vous veuille aucun mal. Peut-être mourrai-je aussi, et plusieurs autres encore. Mais notre mort n'aurait pas la moindre importance, étant donné les conséquences de cette affaire. Un échec anéantirait les plans et les efforts de milliers de personnes depuis des années. En outre, ce serait une honte pour l'Allemagne. Je crois comprendre que vous n'avez pas d'objection d'ordre moral ? »

Ce dernier luxe était inutile. Non, évidemment, pas d'objection d'ordre moral chez Naujocks.

*

Une dizaine de jours plus tard, le 17 août très exactement, l'amiral Canaris, chef de l'Abwehr, le SR de la Wehrmacht, reçoit un ordre qui l'intrigue : il doit fournir à Heydrich 150 uniformes de l'armée polonaise accompagnés de quelques armes de même origine. Il s'exécute, assure la fourniture sans en connaître les raisons. Le nom du destinataire lui laisse seulement supposer « un coup tordu ».

Le 22, tous les titulaires des hauts commandements de la Wehrmacht sont convoqués au nid d'aigle de l'Obersalzberg. Durant plusieurs heures, dans le grand salon du Berghof, le maître des lieux se livre à un long monologue :

« Je vous ai fait venir, déclare Hitler, pour renforcer votre confiance et vous exposer les raisons qui m'ont incité à prendre un certain nombre de décisions. Il m'est apparu depuis longtemps que nous n'échapperons pas, tôt ou tard, à une explication avec la Pologne. C'est au printemps que j'ai pris la résolution d'agir. »

Assis dans un coin de la salle, Canaris prend furtivement quelques notes. Tout à coup, il tressaille à ce qu'il entend :

« Je trouverai pour déclencher cette guerre une raison valable que la propagande devra exploiter. Il importe peu, toutefois, que cette raison soit ou non plausible. Nous n'aurons pas à dire si nous avons ou non dit vrai. En opérations, ce n'est pas le droit qui l'emporte, c'est la victoire... »

Le voile se déchire. Canaris voit clair. Derrière les uniformes polonais, se dessine un stratagème permettant à la Wehrmacht de fondre sur la malheureuse Pologne. Heydrich avait raison. Le Führer est bien celui qui tire les ficelles du scénario qui se prépare.

*

Entre-temps, Naujocks a travaillé. Ce type de coup de main n'exige pas un gros effectif. La station n'est pas gardée. Même si elle est proche de la frontière, pourquoi le serait-elle ? L'Allemagne vit en paix avec sa voisine.

Le chef du commando s'est donc contenté de choisir quatre hommes dont il est sûr. En revanche, il n'a guère confiance dans les deux supposés spécialistes radio, Karl et Heinrich, que lui a imposés Heydrich. Ils auront à charge de diffuser le faux message incriminant le Führer.

Canaris, de son côté, a donc livré ce qui lui avait été réclamé, uniformes et armes. Y étaient joints divers gadgets, cigarettes, boîtes d'allumettes, documents rédigés en polonais, etc.[6].

*

Durant 48 heures, du 10 au 12 août, Naujocks et ses comparses se sont rendus à Gleiwitz. Se faisant passer pour des ingénieurs des mines, ils ont séjourné à l'hôtel et se sont livrés ostensiblement à des travaux de prospection. Ils ont recueilli des roches, des échantillons de terre. Personne n'a prêté attention à ces techniciens discrets et peu loquaces.

Ce séjour a permis à l'équipe de reconnaître soigneusement la station radio et son environnement. Le seul danger est susceptible de provenir de la police locale. Peu nombreuse, elle devrait être surprise par l'événement et n'intervenir qu'à retardement depuis le centre ville.

Un point tourmente Naujocks : Heydrich lui a indiqué que pour « faire vrai », des cadavres seraient abandonnés sur place au repli du commando. Qui les procurera ? Heydrich a réponse à tout :

« On s'en occupe. Un seul suffira et il vous sera fourni sur les lieux au moment voulu par Muller. »

Müller ! Naujocks ne connaît que trop Heinrich Müller, Oberführer SS[7] et chef de la Gestapo. Le personnage ne s'embarrasse jamais de sentiments. Il apportera tous les cadavres voulus. Dans le langage de la Gestapo, on les appelle des « conserves ». Müller les aura « fabriqués » dans les camps de concentration. Heydrich, finalement, ne veut qu'un cadavre. Mülller précise comment il le fournira :

« Deux minutes après le déclenchement de l'opération, je passerai devant la station radio dans une Opel noire que vous ferez bien de décrire à vos hommes. Je déposerai devant l'entrée un cadavre fraîchement tué, vêtu bien entendu d'un uniforme de l'armée polonaise. Je ne me mêlerai pas à votre besogne et disparaîtrai aussitôt après. »

*

L'opération était prévue pour la nuit du 25 au 26. Au dernier moment, Hitler se ravise. Il n'est pas suivi par Mussolini et préfère que soit au préalable signé le pacte germano-soviétique. Ribbentrop, son ministre des Affaires étrangères, est à Moscou. Qu'il achève de couvrir le Reich à l'Est ! Le commando n'interviendra sur Gleiwitz que le 31. Le lendemain, la Wehrmacht entrera en Pologne.

*

Le 31, les « ingénieurs » sont de retour à Gleiwitz. A 16 heures, les sept hommes se serrent dans la chambre numéro 7 de l'Oberschlesischer Hof., Naujocks leur donne ses dernières consignes :

« Ce soir, à 19 heures, nous arrivons devant la station. Nous maîtrisons le personnel. Ne pas prononcer un mot. Nous sommes polonais ! Karl, Heinrich, vous venez avec moi à l'intérieur du bâtiment. Karl, vous connectez la ligne sur Breslau. Heinrich, vous qui parlez polonais, vous lisez le petit discours que voici. Il sera donc retransmis par Breslau et son puissant émetteur. Ne vous inquiétez pas ! Pendant ce temps, je tirerai un coup de feu en l'air.

Attention ! Une Opel noire arrivera peu après et jettera un cadavre sur les marches. Ne vous en mêlez pas. C'est un autre service qui s'en occupe.

Si la police arrive, n'hésitez pas à tirer. Nous devons fuir. Même si vous tuez quelqu'un, il n'y aura ni poursuites ni enquêtes. Si l'un de vous est capturé, il doit prétendre qu'il est polonais. Le cas est prévu. Le QG à Berlin exigera que le prisonnier lui soit remis. Un avion spécial viendra le chercher. »

*

La fin de l'après-midi est longue. A 18 h 30, deux voitures quittent l'hôtel où toutes les affaires ont été laissées. Le bois de Ratibor n'est pas loin. La nuit commence à tomber lorsque les véhicules s'immobilisent dans une petite sente forestière donnant sur la grand-route.

Du coffre arrière de l'une des voitures, Naujocks tire deux malles dont il distribue le contenu : sept uniformes de l'armée polonaise et sept Luger P08 neufs. Chaque membre du commando se change en silence et abandonne ses vêtements civils dans les deux malles. Une rapide inspection prouve que les nouvelles tenues, à défaut d'être parfaitement ajustées, rendent présentables. Les sept hommes font figure de militaires polonais.

L'une des deux malles renfermait également un poste récepteur radio. Karl s'est fiché les écouteurs aux oreilles. Il attend le signal que doit donner Berlin. 19 h 27 : le feu vert tombe enfin.

Il est plus que temps de partir. Sur la chaussée goudronnée, les accélérateurs donnent à fond. Dans un crissement de pneus, les deux VL

s'arrêtent brutalement devant la station. Naujocks, suivi de Karl et Heinrich, avale les marches d'entrée et s'engouffre dans le hall. Les quatre autres se postent devant le bâtiment.

Un employé, vêtu de bleu marine, se profile sitôt franchi le seuil. Frappé de stupeur, il s'immobilise en découvrant les trois arrivants. Avant qu'il puisse prononcer un mot, il s'écroule, assommé. Heinrich, par deux fois, lui a « sonné » la tête contre un mur.

Une lumière brille dans une pièce sur la droite. Un autre employé travaille, penché sur un classeur. Un coup de crosse de P08 l'assomme. Une porte peinte en vert, sur laquelle est inscrite la mention « Silence », s'ouvre sur une salle avec au centre un bureau où est posé un microphone. De là, une autre porte munie de vitres épaisses donne dans un petit bureau où se distinguent des rangées de cadrans. Personne ! La voie est libre pour émettre.

Heinrich s'est porté vers le micro, son texte à la main. Il attend. Il attend que son compère Karl lui fasse signe que la liaison avec Breslau est branchée. Les secondes passent. Karl, pâle, nerveux, le front perlé de sueur, s'agite. Naujocks derrière lui s'inquiète :

« Qu'y a-t-il ?

– Je ne peux pas trouver la manette de connexion ! »

C'est le comble ! En un éclair, le chef du commando maudit Heydrich qui lui a infligé cet idiot incapable et paniqué. L'affaire tourne au désastre.

« Peut-on, au moins, faire une émission ?

– Oui, mais seulement sur la longueur d'onde locale. On ne pourra l'entendre hors de Gleiwitz. »

Tant pis ! Naujocks revient dans la pièce où Heinrich s'énerve derrière son microphone.

« Commencez à lire ! Vous crierez car je vais tirer des coups de feu. »

A toute vitesse, Heinrich hurle les quelques lignes qu'il a sous les yeux. Naujocks ne l'écoute pas. Ce discours, il ne le connaît que trop. Il l'a lu et relu une douzaine de fois.

« Les dirigeants allemands précipitent l'Europe dans la guerre. La pacifique Pologne est menacée. Hitler doit être écrasé à tout prix. Dantzig est polonais. »

Surpris par le premier coup de revolver, Heinrich se trompe. Il doit reprendre sa lecture. Un autre coup de feu claque. Naujocks, d'un geste, intime à Karl d'arrêter l'émission. Plutôt mal que bien, le message est passé.

Inutile de prolonger. Les trois hommes se précipitent vers la sortie où leurs compagnons les attendaient, revolver au poing.

Sur le seuil, Naujocks n'a pas le temps de s'attarder sur le cadavre déposé par Müller. Un individu, revêtu d'un uniforme polonais, grand, blond, apparemment d'une trentaine d'années, la tête ensanglantée. Il était le sacrifié du coup de main. Officiellement, il sera l'un des agresseurs abattus par la police allemande[8].

L'opération n'a duré que quatre minutes. Le commando s'engouffre dans ses voitures et s'éloigne sans être inquiété. Il n'a plus qu'à se changer et quitter Gleiwitz. Au fond de lui-même, Naujocks est inquiet. Il a échoué. Le message n'a pas été retransmis par Breslau. Déjà l'Untersturmführer SS se voit devant un peloton d'exécution.

Dès le lendemain, à 7 heures, crispé, épuisé après une nuit blanche pour évacuer et disperser ses gens, il entre dans le bureau d'Heydrich. Alors qu'il redoute le pire, il tombe de haut en entendant son supérieur lui glisser : « Félicitations ! »

Pourtant, ce n'est pas dans les habitudes d'Heydrich. Décontenancé, Naujocks tente de s'expliquer sur le fiasco du relais par Breslau, mais Heydrich le coupe :

« J'avais prévu cette éventualité. L'important est que l'émission ait eu lieu et que nul n'ait été pris. Avez-vous vu les journaux ce matin ? Jetez un coup d'œil sur le Völkischer Beobachter. »

L'organe officiel du parti nazi fait effectivement sa une avec un titre choc :

Des agresseurs attaquent la radio de Gleiwitz

Suivent de longs commentaires :

« Un groupe de soldats polonais s'est emparé, la nuit dernière, peu avant 20 heures, du bâtiment de Radio-Gleiwitz. Seuls quelques employés se trouvaient à cette heure-là en service. Il est manifeste que les assaillants polonais connaissaient parfaitement les lieux. Ils attaquèrent le personnel et firent irruption dans le studio, assommant ceux qu'ils rencontraient sur leur chemin.

Les agresseurs coupèrent la ligne de relais de Breslau et lurent au micro un discours de propagande préparé à l'avance, en polonais et en allemand. Ils ont déclaré que la ville et la station radio étaient aux mains des Polonais

et ils ont insulté l'Allemagne, faisant mention du “Breslau polonais” et du “Dantzig polonais”.

Les auditeurs, d'abord pris par surprise, alertèrent la police qui arriva sur les lieux quelques minutes plus tard. Les agresseurs ouvrirent le feu contre les forces de l'ordre mais au bout de quelques minutes ils furent tous faits prisonniers. Au cours de la bataille, un Polonais a été tué. »

Hitler est arrivé à ses fins. Il tient son casus belli. Satisfait, il a appelé Heydrich pour le féliciter. L'amabilité du chef du SD envers Naujocks s'explique.

A 4 h 45, le Plan blanc est déclenché. Moins de 12 heures après l'action contre la station radio de Gleiwitz, les chars allemands franchissaient la frontière polonaise.

A 10 heures du matin, le Führer s'exprime au Reichstag et s'explique :

« Ma patience était à bout. L'incident de Gleiwitz a été la goutte d'eau faisant déborder le vase. Il faut donner une leçon aux Polonais. »

*

La Seconde Guerre mondiale est enclenchée. Bien des acteurs de l'affaire de Gleiwitz n'en verront pas la fin. Hitler se suicidera le 30 avril 1945 dans son bunker berlinois. Heydrich sera mortellement blessé dans un attentat, le 27 mai 1942[9]. Les six compagnons de Naujocks seront discrètement liquidés peu après le 1er septembre 1939. Les morts ne parlent pas. Müller disparaîtra. Certains, cependant, estiment qu'il trouvera une retraite sûre. Naujocks, seul, survivra. Il attendra 15 ans avant de revenir sur un sujet dont il avait été le principal protagoniste.

Cette opération Gleiwitz, à moitié réussie, laisse un enseignement impératif : les membres d'un commando, outre le courage, doivent posséder un solide sang-froid et être à même de faire face aux aléas d'une situation imprévue. Ils ne sauraient être des amateurs recrutés à l'improviste.

---

1 Expansion vers l'Est.
2 Equivalent de lieutenant dans la Wehrmacht.
3 Aujourd'hui Wroclaw. Avait été annexée par la Prusse en 1742.
4 Aujourd'hui Gliwice en Pologne (180 000 habitants).
5 Affluent de l'Oder.

6 Le commando contre l'émetteur de Gleiwitz s'inscrit dans un ensemble plus vaste de provocations baptisé Tannenberg. Deux autres coups de main, identiques dans leurs modalités, sont prévus en bordure de frontière contre un poste de douanes et une école forestière. Gleiwitz est l'affaire la plus importante.

7 Equivalent de général de brigade dans la Wehrmacht.

8 Le malheureux est un Polonais nationaliste, résidant en Silésie allemande et abattu un peu auparavant.

9 Voir chapitre XII.

Chapitre II

EBEN-EMAEL
ET LES PONTS SUR LA MEUSE

Gleiwitz, opération à des fins strictement politiques, ne met en œuvre qu'une poignée de seconds couteaux nazis hâtivement regroupés. L'attaque du fort d'Eben-Emael, le 10 mai 1940, est d'une tout autre nature. Elle s'inscrit dans le cadre d'une offensive militaire d'envergure. Une troupe d'élite s'y prépare durant des mois. Son succès repose sur l'ardeur et la technicité des exécutants.

La Seconde Guerre mondiale, engagée au matin du 1er septembre 1939 par l'agression contre la Pologne, tarde à se développer à l'Ouest. La Grande-Bretagne et la France, qui se sont déclarées solidaires de leur allié polonais, restent l'arme au pied. La « drôle de guerre », durant l'automne et l'hiver 1939-40, laisse les adversaires face à face dans une quiétude fallacieuse. Pourtant, si Français et Britanniques tergiversent sur les buts et les moyens, Hitler, lui, sait parfaitement où il veut en venir. Il frappera pour gagner et imposer sa loi. Son Plan jaune – invasion de la Hollande, de la Belgique et du Nord de la France – n'attend que son ordre pour être déclenché.

Le retard, car retard il y a, ne dépend pas du Führer. Les caprices météorologiques ont longtemps contrarié sa volonté bien affirmée. Dès le 27 septembre 1939, après sa victoire en Pologne, il a précisé ses intentions aux chefs de la Wehrmacht. Il prendra l'offensive le 15 octobre. A cette date, le ciel en a décidé autrement. Des impératifs de logistique ont prolongé attente et préparation.

Le Plan jaune, puisque tel est le nom de code de l'attaque générale à l'Ouest, conçu par Hitler et mis en pages par l'OKW, répond à plusieurs perspectives. Ne pas attaquer de front la ligne Maginot française. Faire effort par l'aile droite marchante. Se couvrir seulement sur le flanc gauche.

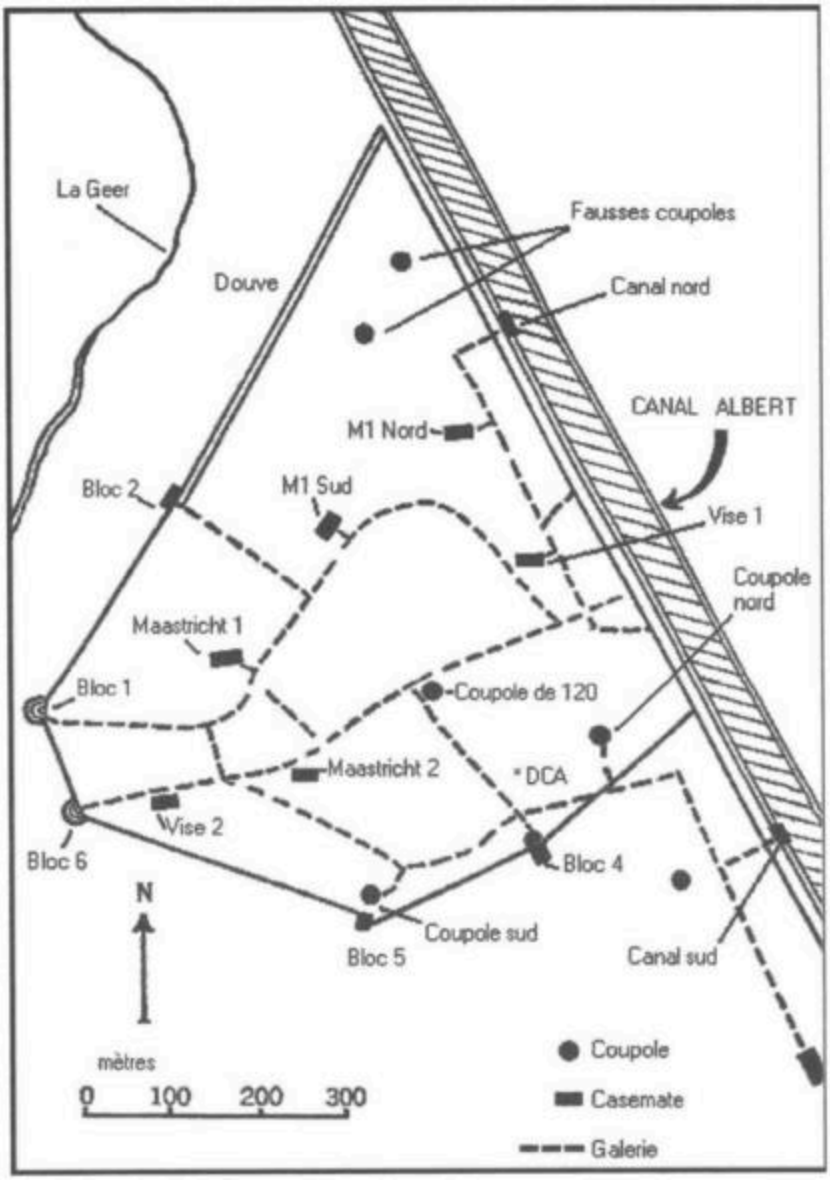
Le projet initial a eu des retouches. Sont-elles dues à Hitler ou au général von Manstein ? Qu'importe ! Elles innovent et s'appuient sur la force de pénétration des PD, démontrée en Pologne. Obligatoirement, les Franco-Britanniques se porteront au secours de la Belgique et de la Hollande envahies. C'est alors que, surgissant au maillon faible et imprévu, les Ardennes, des PD piqueront sur la Somme et la Manche. Les Alliés, enfoncés en Belgique, seront coupés de leurs arrières. Effectivement, ce résultat, à court terme, précipitera Dunkerque.

La réalisation du premier temps de la manœuvre d'invasion en direction de Bruxelles se heurte à un double obstacle : les ponts sur la Meuse à Maastricht puis ceux sur le canal Albert, immédiatement à l'ouest. Après quoi la voie s'annonce libre à travers la plaine du Brabant.

Au nord-est de Liège et à hauteur de Maastricht, la frontière dessine un curieux appendice. Sur une cinquantaine de kilomètres de profondeur et 20 à 30 de large, la Hollande avance un pied entre Allemagne et Belgique. Depuis Aix-la-Chapelle, pour gagner la région de Liège, il faut donc traverser un territoire hollandais englobant la ville de Maastricht. Cette particularité géopolitique a son importance. Pour ne pas être tributaires de la traversée de la Hollande, les Belges, de Liège à l'Escaut, ont creusé un canal : le canal Albert. Au sud et à l'ouest de Maastricht, cette voie d'eau constitue une formidable coupure. Trois ponts à Veldwezelt, Vroenhoven et Canne, permettent de passer sur sa rive occidentale[1].

S'emparer de ces ponts pour déboucher d'Aix-la-Chapelle puis de Maastricht est un impératif pour la VI^{e} armée allemande. Cette VI^{e} armée, branche méridionale du GAB, a en effet mission d'enfoncer un coin vers Tongres, Louvain et Bruxelles[2].

Le site d'Eben-Emael



Outre leurs défenses rapprochées, ces trois ponts sont couverts par un puissant bastion, le fort d'Eben-Emael, implanté immédiatement à leur sud. Si Eben-Emael n'est pas occupé, les passages sur le canal Albert tombent sous les feux de son artillerie.

Ce fort d'Eben-Emael, du nom d'un petit village proche, a été construit de 1932 à 1935. Conçu dans le droit fil des réalisations de la ligne Maginot, il paraît à prime abord imposant.

A son égard, une remarque préalable s'impose[3]. Parler d'un fort ou d'une forteresse évoque dans les esprits une silhouette type Château-Gaillard,

Krak des Chevaliers ou, plus récent, Vaux ou Douaumont. C'est-à-dire un édifice généralement d'un seul tenant avec redans, courtines, remparts, douves, embrasures, etc. Eben-Emael s'éloigne de cette vision traditionnelle. Il correspond plus à une notion d'ensemble fortifié qu'à la définition stricte de fort. De loin et même de près, l'aspect forteresse se discerne assez mal. Les ouvrages – casemates en béton ou coupoles blindées – ne se distinguent vraiment que du ciel.

Cela étant, il reste évident qu'Eben-Emael, par ses dimensions, ses défenses, son armement, donne une image de puissance.

En forme sensiblement de triangle isocèle, sommet vers le nord, le fort, juché sur une hauteur, s'allonge sur 900 mètres du nord au sud et 700 d'est en ouest. Au nord-est, la saignée du canal Albert, la fameuse tranchée de Carter, assure une coupure aux parois abruptes de 65 mètres de haut[4]. Sur la face nord-ouest, une petite rivière, la Geer, a été aménagée en plan d'eau. Au sud et sud-ouest courent un fossé antichars et un mur de quatre mètres de haut, doublés par un réseau de barbelés.

Si les difficultés d'accès représentent un sérieux atout, les réalisateurs d'Eben-Emael ont surtout voulu en faire une position d'artillerie. Deux casemates sont orientées nord, vers Maastricht (Maastricht 1 et 2), pourvues chacune de trois canons de 75. Deux autres de même type (Visé 1 et 2) regardent vers le sud et le petit village de Visé. Deux coupoles tournantes, dites nord et sud, à deux pièces de 75 chacune, sont susceptibles d'être éclipsées. Une autre coupole, dite de 120, possède deux canons de 120. Eben-Emael dispose ainsi de 16 tubes de 75 et de deux de 120.

S'y ajoutent deux postes de mitrailleuses (M1 nord et sud), et une position de DCA à quatre mitrailleuses. En périphérie, six blocs assurent la défense terrestre et antichars. Ils sont complétés par deux fortins, canal nord et canal sud, implantés au pied de la face ouest de la tranchée de Carter.

Des bouches à feu, des armes automatiques de cette quantité impliquent de nombreux servants. La garnison compte théoriquement 1100 hommes, relevant du RFL, le régiment de forteresse de Liège. Ce personnel loge dans une caserne souterraine (niveau – 40), comportant PC, central téléphonique, infirmerie, etc. Il accède à ses emplacements de tir de surface par des ascenseurs et escaliers reliés par des kilomètres de galeries (niveau – 20). L'entrée de ces installations intérieures se situe à la come sud-ouest du fort. Deux blocs (blocs 1 et 6) munis d'armes antichars et de mitrailleuses en protègent l'accès.

Ce descriptif confirme l'opinion générale belge : Eben-Emael, par les moyens mis en œuvre, constitue l'une des pierres d'achoppement du dispositif défensif du pays. Certains le jugent même imprenable, d'autant que les casemates et coupoles sont censées pouvoir résister aux plus forts bombardements.

Ce sentiment est-il justifié ? Eben-Emael est-il vraiment le colosse délibérément présenté ? Les batteries, pour une artillerie de place, disposent de portées limitées : 11 kilomètres pour les 75, 16 pour les 120. C'est peu. C'est faible[5]. Aix-la-Chapelle ne peut être atteinte par des trajectoires au-dessus du territoire hollandais.

Si des défenses et obstacles de toute nature semblent capables de repousser une attaque terrestre, rien n'est envisagé contre une incursion débouchant du ciel. La position de DCA ne vise qu'à écarter l'aviation. Pour le reste, rien. La surface supérieure du fort n'est pas protégée. Les casemates et coupoles qui la piquettent regardent au loin. Les deux blockhaus mitrailleuses ont des possibilités limitées. Ils ne contrôlent pas l'intégralité d'un terrain offrant des portions boisées ou abritées, et dépourvu de mines et de barbelés.

La garnison, commandée par le major Jottrand, un artilleur, n'a pas bonne réputation. On la qualifie ouvertement de « compagnie disciplinaire ». Qualificatif curieux pour le fleuron du dispositif de défense ! Pour les cadres, être affecté à Eben-Emael n'est pas regardé comme une promotion, bien au contraire. Les hommes sont présentés comme de « fortes têtes ». Ce ne serait pas si grave s'ils ne manquaient pas totalement de formation. Ils n'ont jamais tiré de véritables obus ni lancé de vraies grenades. Ils ne sont en aucun cas préparés à un combat d'infanterie. Troupe de forteresse, ils ne sont là que pour servir des pièces. Leur armement individuel, carabines et grenades, sans même des mortiers pour battre les angles morts, est celui d'une unité de gardiennage. Evidemment, aucun emplacement de combat en surface n'a été prévu, aucun élément d'intervention n'a été envisagé.

*

Le service de renseignement allemand a percé les secrets des défenses d'Eben-Emael. Un officier de l'armée belge aurait-il trahi ? Le fait est controversé. Au global, le SR ne se trompe que sur un point. Deux

coupoles, implantées dans la partie nord, bien visibles sur les photographies aériennes, ne sont que des leurres. Le reste est parfaitement exact et connu.

Oui, pour s'enfoncer en Belgique, la VI^e^ armée allemande est dans l'obligation de disposer des ponts sur le canal Albert et de ne rien craindre d'Eben-Emael. Mais comment s'emparer de ces ponts et neutraliser le fort ? L'opération doit se réaliser rapidement et par surprise. Faute de quoi, les Belges auront le temps de faire sauter les uns et de déclencher les feux de l'autre.

A ce titre, une irruption terrestre est hors de question. L'alerte aurait largement le temps d'être donnée. Il en serait de même pour une intervention de parachutistes. Avant même que ces derniers puissent se regrouper et gagner leurs objectifs, les charges de destruction feraient leur effet.

La seule solution possible est imaginée par Hitler : des planeurs poseront au plus près des troupes d'assaut. Leur arrivée sera discrète et précise. Les interdictions imposées par le traité de Versailles ont incité les Allemands à se tourner vers le vol à voile. Ce sport est à l'honneur, avec une incidence militaire. La Luftwaffe, en 1939, dispose d'un bon engin, le DFS 230[6], initialement conçu comme cargo ravitailleur. Ce planeur lourd pèse 900 kilos et peut emporter une charge équivalente à son poids. Tracté à une altitude de 2 500 mètres par un trimoteur JU 52[7] et libéré de son câble de remorquage à la verticale d'Aix-la-Chapelle, il est capable, à vitesse moyenne de 120 km/h, de planer sans bruit jusqu'à Eben-Emael. Arrivé là, bien piloté, il est en mesure d'atterrir « dans un mouchoir », soit pratiquement dans un carré de 20 mètres de côté.

Le Führer ambitionnait d'attaquer au plus vite. Début novembre 1939, des ordres sont tombés pour constituer un groupe d'assaut. Rares sont ceux qui savent que ce groupe aura mission de s'emparer d'Eben-Emael et des ponts de Veldwezelt, Vroenhoven et Canne sur le canal Albert. Ce détachement, placé sous les ordres du capitaine Koch, se forme à Hildesheim, dans le Hanovre. Il comprend la 1^re^ compagnie du 1^er^ régiment de parachutistes, une grosse section de sapeurs parachutistes, une équipe de recherche et d'observation, et une unité de planeurs. S'y adjoint une escadrille de remorquage de JU 52. Tous ces éléments, sauf les aviateurs, proviennent de la 7^e^ division parachutiste du général Student, la seule grande unité aéroportée alors existante dans la Wehrmacht.

Koch a réparti les missions. Aux paras de la 1re compagnie, les trois ponts[8]. Aux sapeurs parachutistes, groupe dénommé Granit, du jeune lieutenant Witzig (23 ans), Eben-Emael.

L'action montée contre Eben-Emael engage 11 planeurs et 85 hommes (soit 2 officiers, 28 sous-officiers, 55 sapeurs). Il serait possible d'augmenter les effectifs à embarquer mais Koch et Witzig préfèrent emmener des explosifs. Ils en auront besoin contre les superstructures du fort. Les pilotes de planeurs, soigneusement sélectionnés, sont des as. Ils savent décoller de nuit et se poser au plus près. L'un d'eux, le sergent Braütigan, est un ancien champion du monde de la spécialité. Une fois au sol, ils se transformeront en combattants aux côtés de leurs camarades sapeurs.

De ceux-ci, Witzig dira :

« Le détachement du génie était presque aussi ancien que la troupe des parachutistes. Il se composait de volontaires de tous les bataillons du génie de l'armée. Cela, à une époque où le parachutage était encore considéré comme une entreprise dangereuse. C'était un groupe de “conjurés”, de gars robustes qui, en temps de paix, donnaient du fil à retordre à leurs supérieurs. Ils mettaient souvent de mauvaise humeur le major Heidrick et donnaient bien des ennuis au capitaine Prager ! Dieu sait que ce ne furent pas des anges. Mais pour le va-tout, il n'y en avait pas de meilleurs ! Leur cohésion était aussi parfaite que celle du goudron et du soufre. Celui qui s'en prenait à l'un d'entre eux se fourrait dans un nid de guêpes ! »

Effectivement, pour se lancer sur Eben-Emael, il ne faut pas avoir froid aux yeux !

Les intéressés ont souvent le sentiment d'être jetés en kamikazes dans une opération suicide. S'ils ignorent absolument la désignation et la localisation de leur objectif, ils en connaissent les caractéristiques et les dangers. Reclus, maintenus au secret, ils s'entraînent sans relâche, travaillant sur plan, bac à sable, ou manœuvrant dans les fortifications tchèques de la ligne Benes, rappelant un peu celles d'Eben-Emael. Ils manipulent des armes de toutes origines, belges, hollandaises, anglaises, françaises, et surtout des explosifs. Ils utiliseront des charges creuses, certaines de 50 kilos, explosif nouveau et redoutable[9]. Chaque équipe, de 7 à 8 hommes en principe, devra neutraliser deux casemates ou coupoles. Eventuellement, elle aura à suppléer à une autre mise hors course, pour une raison ou une autre.

*

L'action contre Eben-Emael s'intègre dans un tout : la saisie des passages sur la Meuse et le canal Albert à hauteur de Maastricht[10]. Dès l'heure H, fixée au lever du jour, des unités motorisées franchiront la frontière, traverseront l'appendice hollandais et se porteront en appui des aéroportés. Si le scénario se déroule comme prévu, la VI^{e} armée sera alors en mesure de s'enfoncer dans l'intérieur de la Belgique.

Hitler s'est dispersé. Le 9 avril, il a envahi le Danemark. La veille, il s'était aventuré en Norvège. Toutes ces interventions visaient à lui assurer le contrôle des rives de la Baltique et de la mer du Nord[11]. S'ajoutant aux caprices de la météo, elles l'ont retardé. Enfin, début mai, tout est prêt. Le ciel s'annonce clément. Le gros de la Wehrmacht se masse contre les frontières hollandaise, belge et luxembourgeoise. Les mois d'attente n'ont pas été inutiles pour parfaire la mise en condition des hommes et du matériel.

Côté franco-britannique, les services de renseignement, surtout le deuxième bureau français, ont tiré la sonnette d'alarme. En vain. Le haut commandement ne les a pas écoutés. La surprise sera totale et jouera à fond. Il en sera de même dans les trois petits pays, les premiers incriminés.

*

10 mai 1940. 4 h 30 (heure allemande) – A l'intérieur de leurs onze planeurs, les sapeurs de Witzig ont entonné le chant des paras allemands : « Le soleil rouge brille. Préparez-vous. » Ils sont en tenue de combat : casque, bottes de saut, combinaison de toile s'arrêtant à mi-jambe sur le pantalon. L'armement est volontairement léger : pistolets-mitrailleurs, pistolets, grenades à main et fumigène. Il n'y a que six MG 34, mitrailleuse de faible poids et à cadence rapide[12]. En revanche, quatre lance-flammes ont été embarqués. Ce type d'engin peut s'avérer utile contre une embrasure de casemate. Enfin, chaque planeur enlève près de 200 kilos d'explosifs[13] et Witzig dispose d'un poste radio pour ses liaisons extérieures.

De 45 secondes en 45 secondes, les JU 52 arrachent les lourds DFS 230 tractés par un câble de 70 mètres de long. Les décollages

s'effectuent depuis les deux aérodromes de Cologne-Ostheim et Cologne-Butzeilherhof.

De toute leur puissance, les trimoteurs grimpent en spirale pour gagner un palier entre 2 500 et 3 000 mètres. Soudain, la radio allemande donne le signal convenu. Aussitôt des lumières jaillissent du sol, balisant le cap de Cologne à Aix-la-Chapelle. Les aviateurs n'ont qu'à suivre l'axe ainsi jalonné. Ils savent devoir décrocher les câbles de remorquage peu après la verticale d'Aix-la-Chapelle. Après quoi, à 124 km/h, les planeurs auront de 12 à 14 minutes d'un vol silencieux et quasi invisible pour atteindre Eben-Emael[14]. Mais, pour les JU 52, la mission n'est pas terminée. Ils s'éloignent pour larguer 200 mannequins au-delà du canal, afin de tromper l'ennemi (ce qui se produira).

Avec la fin du remorquage, le grondement des moteurs s'est tu. Le silence s'est instauré à l'intérieur des planeurs. Le jour commence à poindre, facilitant le repérage. Les regards se tendent pour découvrir le paysage qui défile des milliers de pieds au-dessous.

A cette heure personne ne le sait : dans la flottille Granit, deux appareils manquent à l'appel. Le premier, le planeur n° 2, a été abandonné trop tôt par son tracteur. Il est parvenu à se poser indemne près de Duren, en Allemagne[15]. L'absence du second est plus grave, car c'est celui de Witzig. Le câble de traction s'est rompu, suite à une manœuvre brutale pour éviter une collision avec un autre appareil. Le DFS s'est posé sans dommages, lui aussi en Allemagne. Le jeune officier parviendra à faire aménager une piste, à récupérer un JU 52 de remorquage et à repartir. Il rejoindra les siens avec deux heures de retard, se posant près de M1 Nord.

Privé de son chef, Granit effectuera parfaitement la première partie de sa mission. Preuve que l'entraînement avait été bien conduit. Chacun savait ce qu'il avait à faire.

*

Il fait maintenant plus clair. Les détails du relief commencent à se distinguer. Sur leur passage, les JU 52 allant larguer les mannequins ont déclenché les tirs de la DCA hollandaise. Le calme est retombé puis les planeurs, bien que peu visibles, ont à leur tour été pris pour cibles. Sans résultat. Inexpérience et surprise chez les Hollandais favorisent les arrivants.

La flottille Granit aborde Eben-Emael par le sud. Le sol n'est plus qu'à 1000 pieds. Au passage, les pilotes annoncent : « Ici la Meuse ! » « Voici le canal Albert ! »

Durant des heures et des heures, ils ont minutieusement étudié leurs zones de poser. Ils retrouvent aisément leurs repères. La réalité correspond aux photographies aériennes.

Un ultime message aux passagers : « Attention. Atterrissage ! »

Instinctivement, chacun s'arc-boute dans l'attente du choc.

Hormis les portions nord-ouest et sud-ouest, boisées ou broussailleuses, les dessus du fort sont parfaitement dégagés. Un terrain de football y a même été aménagé. Casemates et coupoles pointent hors de terre et se distinguent aisément.

5 h 25. L'horaire est respecté. La formation Granit, moins deux unités, se présente en approche finale d'Eben-Emael. Dans cinq minutes, les PD entreront à leur tour en action.

*

Et en face ? Que se passe-t-il dans le camp des Belges défenseurs d'Eben-Emael ?

Dans la nuit du 9 au 10 mai, sur 1100 inscrits sur les états d'effectifs, 650 seulement, soit 18 officiers, 62 sous-officiers, 570 brigadiers et soldats, sont présents au fort. Permissionnaires ou indisponibles pour diverses raisons s'ajoutent aux absents envoyés tenir des blockhaus le long du canal Albert ou cantonner à proximité.

L'alerte a résonné un peu après minuit. La dixième en trois mois ! A force de crier « Au loup »... Les hommes ont vite regagné leurs couchettes. Peu nombreux sont ceux demeurés aux postes de tir dans les ouvrages en superstructure.

Jottrand, le commandant de la place, ne s'est pas recouché. Un peu après 2 heures, les grondements de l'artillerie lourde en direction de Maastricht l'ont convaincu : l'affaire, cette fois, est sérieuse.

Une partie de la garnison loge dans des baraquements proches du fort. Elle échappe ainsi à la claustrophobie en lumière artificielle. En cas de danger imminent, ces cantonnements doivent être évacués de leur matériel et détruits afin de ne laisser qu'un glacis parfaitement dégagé. Appliquant les consignes reçues, Jottrand, par téléphone, ordonne aux chefs de

casemate d'envoyer une partie de leur personnel participer au démontage et au déménagement. Résultat pratique : des emplacements de tir seront en sous-effectifs à l'arrivée des planeurs.

Vers 5 h 20, des silhouettes se profilent, tournoyant au-dessus d'Eben-Emael. Au sol, les guetteurs s'interrogent : quels sont ces avions mystérieux et silencieux ? A quelle nationalité appartiennent-ils ? L'hésitation fait perdre de précieuses secondes.

Le jour se lève. Les « grandes chauves-souris noires » dont parlera un témoin paraissent immobiles. Lorsque enfin les ordres de tir résonnent dans les haut-parleurs, il est trop tard. Les DFS de Granit sont déjà très bas. Canonniers et mitrailleurs belges ne pourront ajuster leurs tirs. Les paras voient des gerbes de balles traçantes filer vers le ciel et des obus éclater au-dessus de leurs appareils. Quelques plans seront percés mais les gouvernes seront intactes et personne ne sera touché en l'air.

Avec maîtrise, les pilotes atterriront au plus près, comme à l'entraînement. Les planeurs ne glisseront que sur une très courte distance (un crochet laboure le sol et les freine).

*

Ils ne sont que neuf à descendre sur Eben-Emael, du fait de la mise hors course provisoire des numéros 2 et 11. Le scénario sera presque partout identique. Poser pratiquement simultané. Rush immédiat des Allemands s'extrayant des carlingues plus ou moins éventrées à l'impact. Neutralisation des objectifs par charges creuses, grenades ou lance-flammes. Mise en garde pour s'opposer à d'éventuelles contre-attaques.

*

Le groupe numéro 5 du sergent Haug a reçu mission d'éliminer la batterie de mitrailleuses antiaériennes. Lange, son pilote, a bien localisé la position à la come sud-est du fort. Débouchant du sud, il engage son piqué au-dessus du canal Albert et vire plein ouest sur sa gauche. La terre monte vite. Moins vite que les traceuses orientées dans sa direction ! Le mur d'enceinte file sous le planeur. D'un geste brusque, Lange cabre son appareil qui s'immobilise en pivotant. Juste sur l'emplacement de DCA ! A la vue des paras, quatre Belges lèvent les bras. Une mitrailleuse continue de tirer. Une grenade vole en fusant. L'un des servants est tué, les deux autres sont

assommés par le souffle. Le groupe Haug a, peut-être le premier, mis le pied sur le sol d'Eben-Emael et son succès n'a exigé qu'une trentaine de secondes.

Le groupe numéro 2 est-il le second à terre ? Raschke a pris un large virage au sud du fort, en désignant du doigt à Niedermeier le pavé de Maastricht 2[16] : « Notre casemate, sergent ! » Le planeur s'écrase lourdement. Son aile gauche se détache dans un craquement. Pas de casse à bord. Le sergent Niedermeier est à moins de 20 mètres de la casemate. Il grimpe jusqu'à la coupole d'observation. Le sapeur Dricks le rejoint avec une charge creuse de 50 kilos. En un tour de main, la mise à feu est vissée et amorcée, puis les deux paras déboulent pour s'abriter. L'explosion les plaque au sol. A l'intérieur, c'est un affreux carnage.

Sitôt après, deux autres sapeurs déposent une charge plus faible contre la porte blindée ouvrant sur l'extérieur. Son effet est tout aussi destructeur. S'engouffrant par la brèche, Niedermeier et deux compagnons amorcent une reconnaissance de l'escalier menant vers les profondeurs. Des barrières de sécurité leur interdisent de s'enfoncer plus avant. Qu'importe ! Les trois tubes de 75 sont hors d'usage.

Le sergent Arendt, avec son groupe numéro 3, doit neutraliser Maastricht 1[17], 200 mètres au nord de Maastricht 2. Par deux fois, Supper, le pilote, cercle au-dessus. Au passage, il observe les Belges près de l'entrée du fort, les uns immobiles, comme pétrifiés, les autres courant se mettre à l'abri. Son arrivée est parfaite. A 30 mètres de la cible.

Maastricht 1 n'a pas de tourelle d'observation. Tout y paraît calme. A priori, l'emplacement n'est pas occupé. Les canons sont revêtus d'une épaisse couche de graisse, preuve qu'ils n'ont pas tiré depuis longtemps. Une petite charge est glissée dans une embrasure. Son explosion dégage une large ouverture d'où s'exhalent des gémissements au milieu d'une épaisse fumée. Arendt se glisse à l'intérieur, suivi de deux paras. Trois Belges hébétés, dont l'un blessé, sont faits prisonniers. Des bruits proviennent de la cage du monte-charge des munitions. Par prudence, Arendt y précipite un paquet d'explosifs. Tout se tait.

Maastricht 1 ne peut plus tirer. Pour le groupe Arendt, il ne reste plus qu'à se mettre sur la défensive.

Le planeur numéro 6 (sergent Harlos) a été atteint par un tir de DCA alors qu'il était à 100 mètres du sol. Le pilote parvient tout de même à le poser. Des barbelés le stoppent brutalement, précipitant vers l'avant les passagers

qui auront du mal à s'extraire, se déchirant peau et vêtements. Déception ! La coupole objectif n'est qu'un leurre. Comme celle voisine, assignée au sergent Heinemann (équipe numéro 7). A défaut, Harlos se fixe une mission. Il poste ses deux MG en surveillance de la face ouest du fort.

Dans la matinée, il s'en prendra avec succès à des unités belges en déplacement.

L'équipe numéro 4 du sergent Wenzel s'est posée sous le feu des mitrailleuses de son objectif M1 nord. Deux sous-officiers belges avaient repéré la descente du planeur. Les paras s'échappent sous les balles de leur engin. Arrivant sur la casemate, Wenzel entend distinctement les voix des défenseurs. Grimpant au sommet, il introduit dans l'orifice du périscope d'observation une charge de deux livres. A sa grande surprise, le tir ne cesse pas. Il faudra deux autres charges, dont l'une près d'une embrasure, pour venir à bout des courageux mitrailleurs. Un vaste orifice s'est ouvert dans le béton. Les Allemands s'y glissent avec prudence. Manifestement, les effets de l'explosion ont encore été terribles. Plusieurs Belges gisent sans vie. Les pièces sont hors d'usage. Curieusement, un téléphone se met à sonner. Le fil n'a pas été coupé. Wenzel s'empare de l'appareil. Un homme parle à l'extrémité de la ligne, mais que dit-il ? Wenzel, qui s'exprime en allemand, ne le comprend pas. Saisi d'une inspiration subite, il prononce lentement quelques mots en anglais : *« Here are the Germans*[18]*. »*

Un peu après, il entend distinctement en français : « Mon Dieu ! » Puis le silence se fait.

M1 nord est bien située, offrant des vues sur la majorité du fort. Wenzel décide de s'y installer et dispose ses hommes en point d'appui défensif. Son dispositif en place, il s'éloigne pour se rendre compte de la situation de ses camarades et voir ce qu'il y a faire. Ce sous-officier a l'âme d'un chef[19].

Distelmeier, le pilote de l'équipe numéro 8 (sergent Unger), a vu les gerbes de balles traceuses giclant vers les planeurs. Pour les contourner, il effectue un large virage avant de piquer à perdre le souffle. Redressant au dernier moment, il pose habilement son DFS à 30 mètres au-delà du mur d'enceinte et à proximité immédiate de Coupole nord[20], son objectif. De longues rafales provenant d'un hangar voisin accueillent les Allemands dès leur sortie. Un para s'effondre, touché à l'épaule.

La mission d'abord ! Unger et deux de ses hommes se précipitent. Une charge de 50 kilos a raison de Coupole nord. Simultanément, une autre partie du groupe s'en prend au hangar d'où partent les tirs.

Le sergent Haug, de son emplacement sur la position de DCA, a vu la situation difficile d'Unger. De sa propre initiative, il se porte à la rescousse pour donner l'assaut au hangar. La lutte est chaude. Deux paras sont tués, un sérieusement blessé, plusieurs moins gravement atteints.

Les assaillants, par leur métier et leur allant, l'ont emporté mais ils doivent se disperser, des salves d'artillerie s'abattent dans leur secteur. Unger est mortellement blessé par un éclat.

Au cœur du fort, l'équipe numéro 9 (sergent Neuhaus) se poste à 50 mètres de M1 sud. La neutralisation s'effectue rapidement, provoquant, là comme ailleurs, de terribles dommages. A côté, l'équipe numéro 10 (sergent Hübel) connaît une approche mouvementée. Son planeur est touché à plusieurs reprises. Hübel était prévu en réserve. Wenzel le savait. Par un coureur, il prescrit à Hübel de prendre à son compte Visé 1[21], normalement dévolue à l'équipe Maier introuvable. Hübel était prêt à intervenir. Quelques instants après, une charge de 12 kilos condamne Visé 1 au silence.

Maier devait aussi neutraliser la coupole tournante de 120. Cette coupole avec ses deux obusiers de 120 constitue une pièce maîtresse du dispositif d'Eben-Emael. Des obus de 120 font mal. Leurs impacts s'assimilent presque à ceux du 155. A 5 h 30, le maréchal des logis Cremer, chef de poste, se dispose à ouvrir le feu. Mais toute la machinerie de commande et d'approvisionnement des pièces s'avère défaillante. Pourquoi ? Sabotage, murmureront des Belges par la suite. La coupole cependant est intacte. Lange, le pilote du planeur posé sur la DCA, passe à proximité, conduisant des prisonniers belges. Bien que blessé, ce colosse est d'une combativité exemplaire. Il voit la tourelle de 120 tourner, mais sans tirer. Dominant sa souffrance, il intime à ses prisonniers de ne pas bouger et revient sur ses pas. Il récupère une charge creuse de 50 kilos qu'il parvient à placer au sommet du dôme. L'explosion le rend quasiment sourd. Wenzel surgit à son tour. Il achève le travail en plaquant des explosifs dans l'âme des tubes immobilisés.

5 h 50. Neuf ouvrages ont été neutralisés. A l'exception des blocs périphériques et de Coupole sud[22] avec deux canons de 75, toute l'artillerie du fort a été réduite au silence. Les blindages ont été percés, les embrasures éventrées, les tubes des bouches à feu mis hors d'état de fonctionner. En 20 minutes, 61 sapeurs parachutistes ont fait d'Eben-Emael un colosse

inutile. Au-dessous, il y a un millier de Belges qui ont dû se replier dans les profondeurs des abris et des tunnels de liaison.

*

On peut s'étonner de la célérité et de la relative impunité avec lesquelles les combattants allemands ont rempli leur mission. Il est plusieurs explications à leur efficacité. Ils se sont posés au plus près. A quelques dizaines de mètres. Leur distance à parcourir était très courte et dépourvue d'obstacles, mines ou barbelés. Mieux : presque partout, ils progressaient à couvert dans des angles morts.

Les casemates sont orientées dans une seule direction de tir. Latéralement et au-dessus, elles sont aveugles et sans défense. Les coupoles, théoriquement, n'ont pas ce handicap. Faut-il encore qu'elles possèdent des servants et des munitions à portée de main. La Belgique, pays déclaré neutre, ne vivait pas le doigt sur la détente, malgré son environnement. Avant même que les pièces aient pu être approvisionnées, les explosions retentissaient. Et des canons de 75 ou de 120 ne sont pas destinés à stopper, à déboucher zéro, des adversaires déboulant la rage au ventre.

*

La phase initiale, au milieu des explosions, a été brève. Progressivement, le succès acquis, un léger répit se dessine. Les aéroportés en profitent pour s'organiser afin de tenir jusqu'à l'arrivée des renforts. C'est alors qu'une absence se remarque et qu'une question se pose : « Où est Witzig ? »

Le commando Granit n'apprendra que vers 7 h 30, à l'arrivée[23] du dixième planeur, les péripéties vécues par son jeune chef.

Helmut Wenzel s'est imposé sans effort et assure le commandement en l'absence de Witzig. Avant lui dans la hiérarchie ne se trouvait qu'un autre officier[24], le lieutenant Delica. Mais Delica n'est pas un expert en combat d'infanterie. Sa mission se limite à la liaison aérienne. En outre, il a atterri assez loin, près de Maastricht 2, dans la partie sud du fort, et se trouvera longtemps bloqué sous un tir d'artillerie. Wenzel, bien que légèrement blessé, sera l'homme de la situation jusqu'à l'arrivée du patron en titre de Granit, chef service-service à l'autorité incontestée.

Il s'empresse à 5 h 42 de faire passer un message radio au capitaine Koch débarqué avec son PC près du pont de Vroenhoven : « Eben-Emael :

objectif atteint. Tout est en ordre. »

Un autre compte rendu de confirmation sera envoyé à 5 h 55 : « Fort entre nos mains. Les ouvrages jusqu'aux fortins extérieurs[25] sont mis hors de combat. A l'ouest, l'ennemi prend position probablement pour contre-attaquer – demandons soutien de l'aviation en piqué. »

Il n'était pas nécessaire de réclamer les Stuka. Dix minutes après le poser des planeurs, ils étaient déjà à la verticale. Des drapeaux à croix gammée leur indiquent les positions tenues et leurs pilotes plongent sans interruption. Tout ce qui bouge en dehors des points d'appui des sapeurs-paras est systématiquement mitraillé ou bombardé.

Les Allemands occupent les hauts. Ils ont installé leur PC dans la casemate mitrailleuse nord, où ils ont regroupé leurs prisonniers (une trentaine). Les Belges, eux, se terrent dans les profondeurs. Ils comptent des tués, des blessés. A quelques individualités près, ils sont paniqués par les grondements des charges, qui explosent maintenant dans les ascenseurs et les escaliers. Suite aux incendies, une fumée opaque et toxique commence à envahir les galeries, imposant de porter des masques à gaz. Le réseau électrique est en partie coupé, plongeant le dédale des couloirs et les abris dans l'obscurité. Les liaisons téléphoniques ont tout autant souffert. Tout se mêle pour démoraliser définitivement une garnison mal préparée à une telle épreuve.

Cependant il faudrait réagir, déloger les assaillants qui, à priori, ne sont pas si nombreux. Jottrand essaie de former des éléments d'intervention. Les volontaires ne se bousculent pas. Plusieurs patrouilles mettent le nez dehors, échangent quelques coups de feu avec les sapeurs et n'insistent pas. Par intermittence, l'artillerie belge à l'extérieur d'Eben-Emael donne de la voix. Ses obus s'abattent sur le fort. Ce feu ne perturbe pas beaucoup les Allemands, à l'abri dans les casemates dévastées. Il gêne seulement leurs déplacements.

Le secours pourrait provenir de la périphérie. Du village proche de Wonck, 200 hommes prennent la direction d'Eben-Emael. Dispersés par les Stuka, les rescapés, épuisés et démoralisés, ne rejoignent le fort qu'en fin d'après-midi. L'arrivée de cette troupe abattue ne fait qu'aggraver le moral de la garnison.

La journée s'écoule ainsi. Des explosifs, des munitions sont parachutés aux sapeurs qui continuent d'accabler leurs adversaires. Régulièrement,

pour les forcer à se tenir sur la défensive, ils lancent des charges explosives ou des grenades à l'intérieur des puits et des galeries.

La jonction avec le 51e bataillon de pionniers et le 151e RI était prévue dans les heures suivant l'assaut. A Maastricht, les ponts sur la Meuse ont sauté, retardant l'avance de la VIe armée. Dans la tranchée de Carter, le fortin canal nord est intact. Son canon, ses mitrailleuses interdisent la traversée du canal aux fantassins qui se manifestent sur la rive opposée. Mais si, sur le canal Albert, le pont de Canne a été détruit, les deux plus au nord, à Vroenhoven et Veldwezelt, ont été saisis intacts par les aéroportés de Koch. Ils permettent la constitution de têtes de pont sur la rive occidentale.

A la nuit, les Stuka sont contraints de regagner leurs bases. Granit est toujours isolé, en enfant perdu. Par prudence et vu la faiblesse de son effectif, Witzig rassemble ses gens dans la partie nord du fort. Pour les hommes de Granit, fatigués par une journée de combat, les heures à venir paraîtront longues. L'artillerie belge continue de se manifester. Des bruits suspects se font entendre au-delà des remparts. Serait-ce une contre-attaque des Belges ? Les Allemands n'apprendront que par la suite l'état réel de leurs adversaires.

Enfin, le 11 mai, à 7 heures, la section de tête du 51e bataillon de pionniers assure le contact. Emmenée par le feldwebel Portseffen, elle a franchi la zone inondée de la Geer sur des canots pneumatiques et a réussi à neutraliser le bloc 2, protégeant la face nord-ouest d'Eben-Emael. La voie est ouverte. (Pour son exploit, Portseffen sera le premier sous-officier à recevoir la Ritterkreuz[26].)

A midi, le gros du 51e bataillon a rejoint. Ces renforts ont permis d'achever les destructions des superstructures. Les blocs 1 et 6, qui défendaient l'entrée du fort, ont été réduits au silence après une résistance aussi sérieuse qu'exceptionnelle.

A cette heure, à l'intérieur, la garnison a depuis longtemps renoncé. Jottrand a tenté en vain de relancer des sorties. Traumatisés par les ravages meurtriers des explosions, les défenseurs refusent de lutter. Vers 10 heures, Jottrand a réuni un conseil de défense. A l'unanimité, ses membres se sont prononcés pour la reddition.

A 11 h 15, un clairon sonne à plusieurs reprises le cessez-le-feu. Le silence finit par tomber devant la poterne. Un officier sort avec un porteur de drapeau blanc. Il a instruction de négocier les conditions d'une

capitulation honorable. Il n'en aura ni le temps ni les moyens. Derrière lui, profitant du répit, des centaines d'hommes s'avancent sans armes, les bras levés. La peur au ventre, la garnison a d'elle-même capitulé.

Un simple soldat sauvera l'honneur. Il s'est porté volontaire pour exécuter une destruction. Le soldat Ancia ne reviendra pas. Il périt dans l'explosion qu'il a déclenchée.

Au prix de 6 tués et 12 blessés, une cinquantaine de gaillards décidés ont eu raison d'un millier de troupiers sans grand ressort (les Belges ont eu 23 morts et 59 blessés).

Le chef du commando, modeste, reconnaîtra par la suite que l'essentiel fut la capture intacte des ponts de Vroenhoven et Veldwezelt. C'est incontestable. Si ces ouvrages avaient sauté, les blindés n'auraient pu déboucher le 12. Mais si Eben-Emael n'était pas tombé, ils auraient été sous son feu, donc difficilement utilisables.

Witzig, promu capitaine par Hitler dès le 11[27], tirera aussi la conclusion de l'action de son commando :

« L'assaut d'Eben-Emael fut la première attaque par air réalisée par des sapeurs. Son succès est dû à l'efficacité et à l'enthousiasme des sapeurs paras, utilisant de nouvelles armes et de nouveaux moyens de transport, aidés par une préparation minutieuse, à la participation de la Luftwaffe, et à des conditions précises de commandement. »

Innovation. Préparation. Surprise. Audace. Commandement. A Eben-Emael, tous les ingrédients d'un parfait commando étaient réunis.

*

Les suites de la chute d'Eben-Emael et des deux ponts de Veldwezelt et Vroenhoven sont connues. La VI^{e} armée allemande a la possibilité de déferler en Belgique. Organiser une ligne de défense sur le canal Albert est dépassé. Les Français voient leurs plans remis en question. Le temps leur manque pour se porter efficacement au secours des Belges. Bousculés en Belgique, tournés par la percée sur Sedan et la Somme, les Franco-Britanniques se retrouveront à Dunkerque. Les Belges, entre-temps, auront déposé les armes.

Quant à l'effet psychologique de ce hardi coup de main, il est considérable. Goebbels l'exploite sans vergogne. Sa propagande ne mentionne pas les charges creuses mais fait allusion à « un nouveau genre

d'attaque ». Des rumeurs circulent sur les armes secrètes. Les échos d'une « cinquième colonne » feront le reste, accentuant le coup porté.

*

Ce 10 mai 1940, cependant, les paras de Witzig et de Koch ne sont pas les seuls à se lancer dans d'audacieux coups de main contre des forts ou des ponts. De nouveaux venus vont même se faire une spécialité de ce type de commando.

Au début du mois d'août 1939, l'amiral Canaris, patron de l'Abwehr, avait reçu instruction de fournir des uniformes de soldats polonais. A la fin d'octobre, le général Keitel, chef de l'OKW, lui transmet une demande similaire à quelques différences près : les uniformes à livrer sont cette fois hollandais. Il s'agit même très précisément de tenues de gendarmes et de gardes-frontière. Canaris subodore une affaire style Gleiwitz mais en ignore les dessous. Sa première réaction est de se récuser. Le travail de l'Abwehr n'est pas là. Keitel se montre formel. Il s'agit d'un ordre impératif du Führer.

Le 20 novembre, l'amiral y voit plus clair, à l'occasion d'une réunion du haut état-major. Les fameuses tenues serviront à équiper un commando qui aura mission de s'infiltrer en Hollande et d'empêcher Belges et Hollandais de faire sauter les ponts sur la Meuse à hauteur de Maastricht[28]. Les hommes de ce commando seront des « Brandebourgeois ».

Ces « Brandebourgeois », Canaris les connaît bien, et pour cause : il est à leur origine. Dans le courant de 1939, il a décidé de créer une formation de commando, la Bau-Lehrkompanie ZBV[29] 800, destinée à former et à fournir les recrues des services spéciaux de l'Abwehr. Stationnée à Brandenburg, sur la Havel, elle a rapidement été baptisée compagnie Brandenburg, ses hommes devenant les Brandebourgeois. A la mi-novembre 1939, la compagnie s'est muée en bataillon, lequel, le 15 mai 1940, se transformera en Lehrregiment Brandenburg. Finalement, en 1942, il prendra l'ampleur d'une division.

Le régiment Brandenburg, respectant les structures habituelles, comporte trois bataillons. Le premier s'oriente vers un recrutement de Baltes et de « Volksdeutsche[30] », originaires d'Europe orientale et pour beaucoup parlant une langue slave. Stationné à Brandenburg, il sera destiné à œuvrer à l'Est. Le deuxième, cantonné à Düren en Rhénanie, aura pour tâche la lutte à l'ouest et en premier lieu contre l'Angleterre. Un bon nombre de ses

officiers et soldats parlent anglais. Le troisième bataillon est à Unter-Waltersdorf, près de Vienne. A base principalement d'Allemands originaires de Hongrie et des pays baltes, il doit travailler dans les Etats du Sud-Est européen[31].

Cette création des Brandenburg suscite une interrogation. Pourquoi l'amiral Canaris a-t-il mis sur pied une telle formation, à priori destinée à œuvrer au profit des ambitions bellicistes d'Adolf Hitler ?

Cette question se pose d'autant plus qu'on sait que le chef de l'Abwehr est loin d'être nazi. Son opposition au régime, aussi dissimulée qu'efficace, lui coûtera la vie[32]. Certes, Canaris est, d'origine, un officier allemand. Il ne peut que souhaiter effacer l'humiliation du 11 novembre 1918. Mais au poste qui est le sien, il appréhende pleinement les monstruosités du nazisme. Il redoute l'avenir et pressent que l'issue d'un conflit généralisé serait dramatique. Le 31 août 1939, apprenant la décision de Hitler de déclencher les hostilités, il murmure, les larmes aux yeux : « C'est la fin de l'Allemagne. »

Tous ses efforts pour entraver la marche vers la guerre puis pour écarter les responsables de la tragédie viennent de là. Alors pourquoi, dans de telles conditions, Canaris a-t-il organisé cette unité Brandenburg destinée à servir les visées militaires de Hitler ?

Une hypothèse a été avancée. A défaut de certitudes absolues, elle repose sur de solides présomptions. Si les hommes de Brandenburg sont des risque-tout, ils ne sont pas pour autant des nazis forcenés. Patriotes, ils veulent servir leur pays. Plus politisés, ils iraient vers les SS ou les Waffen SS. Il est possible de penser que Canaris a voulu disposer de combattants résolus et à ses ordres. Ils serviraient, le cas échéant, de commando de choc, l'éventualité d'un coup de force contre le régime n'étant pas à écarter. La constitution, le développement de Brandenburg trouvent là une explication.

*

Appartenir à Brandenburg exige incontestablement de ne pas avoir froid aux yeux. Le premier chef de corps est explicite en la matière : « Vous devez constituer une bande de brigands capables d'aller chercher le diable jusque en enfer ! »

La formule est appliquée et les hommes, tous volontaires, ne sont pas ménagés. Sauts en parachute. Manipulation d'explosifs de toute nature.

Guérilla sur les arrières. Combat rapproché et au corps à corps. Connaissance des langues. Avec en toile de fond le vieil adage : « La sueur épargne le sang. » Du coup, le centre d'entraînement est qualifié de « chaudière à sorcières ».

Ce Brandenburg, troupe bariolée, brasse des individus de tous les milieux sociaux, accourus parfois des quatre coins du monde. Intellectuels, professeurs, industriels, commerçants y côtoient ouvriers, artisans, employés. La fierté d'appartenir à une unité d'élite les anime. La camaraderie les soutient.

*

A l'automne 1939, l'amiral Canaris s'était vu réclamer des uniformes hollandais. Il pensait alors que ses Brandebourgeois n'auraient à effectuer qu'un seul commando. Puis leurs missions se sont élargies. Les voici, au printemps 1940, appelés à se manifester sur plusieurs sites.

Au sud de Nimègue, sur une petite centaine de kilomètres, la frontière germano-hollandaise épouse sensiblement la rive droite de la Meuse. Pour passer de Westphalie en Brabant septentrional, les ponts sur le fleuve s'y comptent sur les doigts de la main. L'un d'eux, celui de Gennep[33], emprunté par le chemin de fer, revêt une importance particulière dans le cadre de l'offensive allemande du 10 mai. Sa capture conditionne l'enveloppement méridional de Rotterdam par les blindés de la XVIII^{e} armée. Comme partout, s'il saute, la progression, qui se veut foudroyante pour ne pas donner à l'ennemi le temps de se ressaisir, marquera le pas.

La 4^{e} compagnie brandebourgeoise du lieutenant Walther a été chargée de ce secteur sud de Nimègue avec, évidemment, Gennep. Le commandement sait pouvoir compter sur Wilhelm Walther. Ce jeune officier, qui sera le premier Brandebourgeois décoré de la Ritterkreuz, a déjà fait ses preuves. Conscient de l'importance de l'enjeu, il décide de prendre lui-même la tête du petit commando destiné à neutraliser les défenses et les destructions de Gennep.

Durant tout l'hiver, les Brandebourgeois se sont entraînés sans relâche. Profitant de la neutralité des Pays-Bas, des reconnaissances de terrain discrètes ont été effectuées. Elles ont situé les accès et les obstacles aux abords de la Meuse et du canal Juliana, qui la double au nord de Maastricht. Des contacts ont été pris avec des Hollandais sympathisants. Ces fidèles

d'Anton Mussert[34], le chef du parti néonazi néerlandais, fourniront l'heure venue des guides, des interprètes, voire des hommes de main. Une quarantaine de volontaires, baptisés V-Mann (abréviation de Vertrauensmann, « homme de confiance »), soigneusement sélectionnés, ont été recrutés à cet effet.

Pour mener à bien son action sur le pont de Gennep, qui enjambe la Meuse sur plusieurs centaines de mètres de long, Walther a retenu six Allemands, lui compris, et trois Hollandais. Le scénario est assez simple : les trois V-Mann se présenteront en gendarmes néerlandais, les six Allemands en faux prisonniers. Les premiers escorteront les seconds. Ce subterfuge doit permettre d'aborder les défenses du pont sans attirer particulièrement la méfiance. Une fois sur les lieux, aux meilleurs de l'emporter !

*

10 mai. 2 h 30. Le commando quitte son cantonnement. Il a onze kilomètres à parcourir pour atteindre son objectif.

Pas de lune. La nuit est très sombre. Le terrain plat, reconnu au préalable, facilite la marche au milieu des prairies et des champs.

Un peu avant la frontière, l'un des V-Mann se désiste. Pourtant l'individu, précédemment, avait fait bonne impression. Walther ne veut pas prendre de risques avec lui. Il désigne un sous-officier pour le surveiller et le reconduire à la base arrière. Du coup, le groupe est réduit à sept.

La traversée de la frontière s'effectue sans incidents, grâce à un contrebandier de connivence connaissant les heures des rondes de la maréchaussée hollandaise. A 300 mètres du pont, Walther fait marquer un temps d'arrêt et vérifie la tenue de sa troupe. Les deux V-Mann, en uniforme de gendarmes néerlandais, font aussi vrai que nature. Les cinq Allemands portent de longues capotes sans ceinturon. Ils peuvent ainsi dissimuler leurs armes. Tous prennent l'air abattu de prisonniers inquiets sur leur sort.

La sentinelle en sonnette à l'entrée du pont entend des bruits de pas. Elle alerte son chef de poste et un camarade. Le trio scrute l'obscurité. Aucun doute possible. On marche à faible distance. Apparemment, les arrivants ne cherchent pas à se dissimuler. Leurs brodequins frappent lourdement le ballast de la voie ferrée.

Le sous-officier hollandais a braqué sa lampe en direction du martèlement qui enfle. Une première silhouette se distingue, puis d'autres. Le sergent reconnaît un compatriote, des hommes qu'il situe mal et derrière un autre compatriote fermant la marche.

Le faux gendarme a bien retenu sa leçon :

« Je ramène des prisonniers. Nous les avons coincés dans notre secteur.

– Et leurs armes ?

– Ils les ont jetées. Nous les avons laissées ; il faudra aller les ramasser. »

Des déserteurs, estime le chef de poste. Ces bougres font plutôt pâle figure, sans ceinturon, avec des calots de travers. Qu'en faire ? Discipliné, le gradé se dirige vers l'appareil téléphonique pour rendre compte de la situation à son supérieur à l'autre extrémité du pont et demander des ordres. Il n'en a pas le temps. L'un des prisonniers se jette sur lui pour le maîtriser, tandis que ses camarades se précipitent sur les deux soldats hollandais. Quelques coups de feu éclatent dans l'échauffourée. Les trois Néerlandais sont blessés. L'un des Allemands se retrouve avec un tibia brisé. L'effectif du commando est encore réduit.

5 h 35. Walther a laissé deux hommes garder les blessés. Ils ne sont donc que quatre à s'engager sur le tablier du pont : un Hollandais faux gendarme et trois Allemands faux prisonniers. Le jour commence à poindre. Walther se doute que des fusils, là-bas sur la rive occidentale, sont braqués dans sa direction. Les coups de feu ont obligatoirement été entendus. Pourtant, il faut avancer. Il y a près de 300 mètres à parcourir ainsi à découvert, sans le moindre abri derrière lequel se protéger.

A quelques variantes près, le scénario d'entrée du pont se renouvelle. Un officier s'est légèrement avancé.

« Mon lieutenant, je vous amène trois prisonniers, annonce le faux gendarme.

– C'est bon. Je m'en occupe. »

Et le lieutenant, peu curieux, sans demander d'autres éclaircissements, désigne un caporal et quatre hommes pour conduire les trois Allemands au PC de la compagnie, à deux kilomètres de là.

Une vague de Stuka surgit fort à propos pour enchaîner sur le plan prévu. Par prudence, les Hollandais, redoutant un mitraillage, se plaquent au sol. Les Allemands font de même mais déjà Walther a sorti une grenade ovoïde[35], tiré sur le fil de traction et lancé son engin. Ses deux compagnons

l'imitent instantanément. Les explosions ajoutent au vacarme des chasseurs bombardiers et maintiennent les Hollandais à terre.

Les trois Allemands, en un éclair, se sont débarrassés de leurs longues capotes et apparaissent mitraillette au poing. Résolument, ils foncent vers une baraque entourée de barbelés. Manifestement, cette bicoque sert de centre de commande aux systèmes de déclenchement des charges explosives placées aux culées des ponts.

Les Hollandais se sont relevés et empoignent leurs fusils. Ils sont une petite section, une vingtaine d'hommes. Les Brandebourgeois ne sont que trois mais leurs Maschinenpistole[36] crachent des rafales meurtrières. Les gardiens du pont de Gennep n'étaient pas préparés à soutenir une telle attaque. Plusieurs tombent. Les autres, pris de panique, s'enfuient. Dans leur débandade, leur lieutenant, seul, essaie de faire front. Que peut-il contre trois combattants résolus, avec son unique revolver ? Il paie bientôt son courage.

Avant d'entrer dans la cabane, Walther se fait précéder d'une autre grenade. Il ne se trompait pas. Le dispositif de mise à feu est installé là, en partie saccagé par l'explosion. Les fils encore intacts sont rapidement arrachés. Il n'est plus possible de déclencher la moindre explosion.

Les chargeurs des Maschinenpistole sont vides. Des armes hollandaises traînent ici et là, abandonnées par leurs propriétaires. L'entraînement n'est pas inutile. Il a appris à se servir de tous les matériels susceptibles d'être récupérés sur le champ de bataille. Les trois Brandebourgeois ont de quoi résister à une éventuelle contre-attaque, en attendant la jonction avec les amis.

Il fait maintenant grand jour. Aucune méprise ne semble possible. Les trois vainqueurs sont en uniforme allemand. Apercevant les éléments de tête de la 9^{e} PD ouvrant la route à la VIII^{e} armée, ils se dressent pour se manifester. L'un des tankistes manque de sang-froid. Mal informé peut-être, voyant du monde sur le pont, il déclenche sa mitrailleuse de bord. Walther s'affaisse, le visage inondé de sang. Par miracle, la blessure est en séton, plus spectaculaire que grave. Le chef qui a livré le passage sur la Meuse à Gennep s'en sortira et reprendra le combat.

Les arrivants ont du mal à croire que l'objectif a été enlevé par un commando fort de sept hommes. Mais le décompte des Brandebourgeois est vite fait... Ce succès ne sera pas le seul à porter au crédit du ZBV n^{o} 100.

D'autres ponts sur la Meuse ou le canal Juliana seront obtenus dans des conditions identiques, en trompant sur les apparences.

*

Ces résultats ne sauraient induire des conclusions définitives. Des échecs sur la Meuse le montrent.

Partant pour Maastricht, les éléments de tête des Brandebourgeois sont décimés. Leur arrivée avait été décelée. Les Hollandais étaient sur leurs gardes. Situation similaire devant Roosteren et Maaseck, un peu au nord. Les équipes de faux gendarmes et de faux prisonniers sont repérées dès leur passage de la frontière. L'issue était inéluctable. L'échec sera au terme de la mission. Les envahisseurs trouveront les ponts sautés.

La ruse, l'audace n'offrent pas de garanties absolues. Elles peuvent ne pas être récompensées dans une opération de commando. A défaut de certitude finale, elles sont toujours indispensables, accompagnées, cela va de soi, d'un minimum de baraka !

---

1 La frontière Belgique-Hollande se situe très légèrement à l'est du canal Albert.

2 Le GAB, 30 divisions, doit envahir Hollande et Belgique. Le gros des forces d'invasion, GAA avec 44 divisions, est au sud. Il lui appartient de percer à travers les Ardennes.

3 Remarque également applicable à bien des ouvrages de la ligne Maginot.

4 Le canal en cet endroit est large de 34 mètres, avec deux berges de 10 mètres.

5 Il est une raison essentielle à cette faible portée : les Pays-Bas sont pays neutre (ils le furent effectivement durant la Première Guerre mondiale). Pour les Belges, il ne saurait être question de tirer sur la Hollande proche et pardessus son territoire.

6 Deutsche Forsch für Segelflug (Institut de recherche sur les planeurs), fondé à Darmstadt en 1933.

7 Le Junker 52, « Tante Julie », datant de 1934, trimoteur de transport volant à 270 km/h, produit à 4 385 exemplaires, est l'équivalent pour l'Allemagne du célèbre DC 3 américain. Charge moyenne transportable 1,5 tonne.

8 Ils constitueront trois détachements d'assaut : « Fer » contre le pont de Canne, « Béton » contre celui de Vroenhoven, « Acier » contre celui de Veldwezelt.

9 La charge creuse concentre un dard focalisant l'énergie de l'explosif et susceptible de percer des blindages très épais. Ce principe se retrouve dans les armes antichars, surtout celles de combat rapproché (Panzerfaust allemand, bazooka américain, grenades à fusil). Les charges de 50 kilos, à base de TNT, ont sensiblement la forme d'une grosse cloche de base légèrement concave, de 51 centimètres de diamètre et de 26 centimètres de hauteur. Le détonateur, avec fusée à retardement de 10 secondes, est fixé au sommet. De petites poignées facilitent le transport.

Ce type de charge creuse de 50 kilos peut transpercer tous les blindages existants à Eben-Emael. L'explosion provoque une percée d'une dizaine de centimètres de diamètre et projette des milliers de pointes d'acier meurtrières.

Sont prévues également des charges plus légères de 25 à 6 livres destinées aux embrasures et aux tubes d'artillerie.

10 Ces opérations, elles aussi véritables coups de commando, ne sont pas volontairement relatées. L'affaire d'Eben-Emael est de loin la plus notable.

11 Sans parler de la fameuse route du fer.

12 D'un poids de 11 kilos avec bipied, d'une cadence de 750 coups/mn, la MG 34, à alimentation par bandes, surclasse nettement les FM 24-29 français ou Bren anglais, utilisant des chargeurs de 25.

13 Au total, 2,4 tonnes d'explosifs sont emmenés par le groupe Granit, dont 28 charges creuses de 50 kilos, 28 charges creuses de 25 livres, 70 charges creuses de 12 livres.

14 Soit de 25 à 30 kilomètres à parcourir.

15 Son équipage connaîtra une véritable odyssée. En voiture puis à pied, il rejoint le pont de Canne qu'il trouve saboté. Son chef, le sergent Maier, est mortellement blessé en s'efforçant de traverser sur des poutrelles non immergées. Le caporal Meier, l'adjoint de Maier, réussit à passer et gagne Eben-Emael avant de revenir sur ses camarades qui n'ont pu franchir le canal Albert. Au cours de leur périple du 10 mai, les hommes du planeur n^{o} 2 trouvent le moyen de faire 121 prisonniers.

Leur action, et en particulier celle du caporal Meier, illustre l'ardeur qui animait les membres du groupe Granit.

16 3 canons de 75.

17 3 canons de 75.

18 *« Ici ce sont les Allemands. »*

19 Wenzel sautera en Crète. Promu capitaine, il sera fait prisonnier en AFN en 1943 et terminera la guerre dans un camp aux Etats-Unis.

20 2 canons de 75.

21 3 canons de 75.

22 Coupole sud ne peut tirer que vers le sud. Sa présence est moins gênante pour les Allemands, faisant essentiellement effort au nord d'Eben-Emael.

23 Cette arrivée tardive est particulièrement risquée. Faute de liaison radio, Witzig ignore tout de la situation exacte à Eben-Emael. Que va-t-il trouver ? Par qui va-t-il être accueilli ? Ses hommes sont-ils maîtres du terrain ou ont-ils été repoussés ? Ce n'est qu'au dernier moment qu'il pourra distinguer les croix gammées jalonnant les positions tenues.

24 Cette faiblesse numérique en officiers compensée par la valeur intrinsèque du corps des sous-officiers est une caractéristique de l'armée allemande. Elle contraste avec la situation de l'armée britannique plus étoffée en officiers (un commando britannique part toujours avec un très riche encadrement d'officiers). Cet état de fait s'explique en partie par les restrictions imposées par le traité de Versailles et les structures de la Reichswehr, armée de métier et pépinière de petits gradés pour la Wehrmacht.

25 C'est-à-dire les blocs.

26 Croix de chevalier de la croix de fer.

27 Koch et Witzig sauteront en Crète en mai 1941 avec le Falls-chirmsturmregiment, Koch à la tête du 1er bataillon, Witzig commandant la 9^{e} compagnie (3^{e} bataillon). Koch sera tué dans un accident de la circulation en 1943. Witzig terminera la guerre colonel commandant le 18^{e} régiment de parachutistes. En 1956, il rejoindra la nouvelle Bundeswehr comme lieutenant-colonel et commandera ensuite l'école du génie près de Munich.

28 La Meuse formant frontière entre la Belgique et la Hollande, les ponts sur le fleuve sont à double responsabilité. La rive orientale relève des Hollandais, la rive occidentale des Belges.

29 *Zu besonderen Verwendungen* (pour missions spéciales).

30 Peuplement allemand.

31 Durant l'été 1940, ce troisième bataillon interviendra dans une entreprise s'assimilant plus ou moins à une action de commando. Près de 90 % du pétrole roumain part vers l'Allemagne. Le

ravitaillement de la Wehrmacht en carburant dépend en grande partie des livraisons roumaines. A juste titre donc, l'Abwehr craint que les services secrets britanniques essaient de saboter les installations pétrolières où travaillent des ingénieurs anglais, français et américains.

En accord avec le chef de la Siguranza (police secrète d'Etat roumaine), l'Abwehr introduit sur les sites pétroliers des gens à elle. La majorité provient du troisième bataillon du régiment Brandebourg. Ils ont mission de surveiller les champs pétrolifères et les raffineries. Ce que l'Abwehr craignait se précise. En juillet 1940, Londres ordonne de passer à l'action. Les firmes pétrolières font venir du personnel supplémentaire « pour intensifier la production », suivant les dires des ingénieurs anglais. Les nouveaux venus se font vite remarquer. Ils ressemblent fort à des officiers en civil et manquent de prudence. Les gens de l'Abwehr ne sont pas dupes. Un lieutenant de Brandebourg apprend qu'une réunion spéciale doit se tenir pour organiser le sabotage général des puits et le départ précipité de tous les techniciens britanniques. Un piège est tendu en accord avec la Siguranza.

Des explosifs, des armes d'origine anglaise sont introduits dans les locaux des Britanniques et la Siguranza effectue une perquisition. Devant cette découverte incompatible avec le statut de ressortissants étrangers, tous les Anglais sont expulsés de Roumanie. Des techniciens allemands prendront leur relais. Le pétrole roumain continuera à couler au profit de l'Allemagne (d'où les bombardements alliés sur la région de Ploesti).

32 Arrêté le 23 juillet 1944, au lendemain de l'attentat contre Hitler, il sera pendu le 9 avril 1945.

33 25 kilomètres au sud de Nimègue.

34 Le NSB, parti national-socialiste, groupait environ 8% des suffrages (25 000 Hollandais se porteront volontaires pour les forces armées allemandes. 3 700 y laisseront la vie). Mussert, condamné à mort après la guerre, sera exécuté le 7 mai 1946.

35 Cette grenade allemande, dénommée « grenade œuf » de par sa forme, n'est pas munie d'un système de mise à feu avec goupille. Un bouchon à dévisser permet de tirer un fil allumeur à traction.

36 Maschinenpistole MP38. Faisant suite aux MP 28 et futurs MP 40. Pistolet mitrailleur calibre 9 m/m à crosse repliable. Chargeurs de 32 cartouches.

Chapitre III

LES PREMIERS COMMANDOS DE SA MAJESTÉ

Avec effroi, le Premier ministre de Sa Majesté George VI, l'honorable Sir Winston Churchill, découvre à Paris, le 16 mai 1940, l'inconcevable : l'effondrement militaire français. L'armée qui était regardée comme la première du monde au lendemain de 14-18 vole en éclats sous les coups de boutoir des Panzerdivisionen. Churchill interroge Gamelin, le commandant en chef français : « Où sont les réserves stratégiques ? Où est la masse de manœuvre ? » Effaré, il s'entend répondre : « Il n'y en a aucune ! »

Il a compris. Il ne peut plus compter sur son partenaire français. Dans quelques jours, ce sera Dunkerque.

Le descendant des ducs de Marlborough, intronisé au 10 Downing Street le 10 mai 1940, avec son faciès de bon vivant, son gabarit de demi de mêlée, son nœud papillon, son cigare agressif, est un battant. Il n'est pas de style à renoncer. Il va le prouver.

*

La Wehrmacht occupe l'Europe occidentale. La Luftwaffe multiplie ses raids contre Londres et les cités industrielles. Pour la Grande-Bretagne maintenant seule, il faut d'abord tenir, repousser l'invasion qui s'annonce imminente. Mais Churchill entend rappeler qu'il n'est pas dans ses intentions de se contenter d'encaisser les coups. Il ripostera. Comment ? That is the question !

*

Un officier du War Office[1], le lieutenant-colonel Dudley Clarke, s'interroge également sur les modalités d'une riposte. Les Allemands

tiennent le littoral de la mer du Nord et bientôt de la Manche, de la Norvège à la France. Cette occupation présente des points faibles où l'ennemi est vulnérable. Le colonel en vient à la notion de force spéciale (Special Raiding Force) débarquant sur le continent pour porter des coups à la Wehrmacht. Après quoi, évidemment, ces éléments légers s'empresseront de reprendre la mer pour rentrer « at home ».

Dudley Clarke soumet son projet à son patron, le général Dill, chef de l'état-major impérial, qui en parle à Churchill. Un tel dessein convient parfaitement au Premier ministre, qui songeait à ce genre d'opérations. Le 6 juin, il avait écrit au chef de son cabinet militaire, le général Ismay :

« Suite à ma note d'hier (datée du 4 juin) concernant l'action offensive : quand les Australiens arriveront, il faudra se demander s'il n'y a pas lieu de les grouper en détachements de 250, munis de grenades, de mortiers de tranchées, de mitraillettes, de véhicules blindés et ainsi de suite, afin qu'ils soient en mesure non seulement de répondre à une attaque contre nos côtes, mais aussi de débarquer sur les côtes amies actuellement occupées par l'ennemi. Il s'agit de chasser de notre esprit l'idée que les ports de la Manche et toute la région intermédiaire sont territoire ennemi. Quelles dispositions a-t-on prises pour entretenir de bons agents au Danemark, en Hollande, en Belgique, et le long de la côte française ? Des expéditions doivent être préparées avec des troupes spécialement entraînées, du genre des corps francs, capables de faire régner sur ces côtes un régime de terreur, et obéissant avant tout à la règle de tactique que voici : “Massacrer et déguerpir...” La guerre de résistance passive, dont nous nous sommes si bien acquittés, doit prendre fin. »

Churchill, qui voit loin, signe là, en quelque sorte, l'acte de naissance des commandos britanniques. Conjointement, par le même courrier, il réclame la « constitution de troupes aéroportées, sur la base de 5 000 hommes[2] ».

*

Non content de promouvoir commandos et parachutistes afin de porter le fer chez l'ennemi, Churchill ordonne en juillet 1940 la création d'une autre organisation, le Special Operation Executive (SOE). Sur les fonts baptismaux, il l'accompagne d'une formule choc : « Et, maintenant, mettez le feu à l'Europe[3] ! »

Au départ, ce SOE voulu par le Premier ministre britannique est un assemblage mystérieux d'organismes déjà existants :

– Section SD, relevant de l'Intelligence Service et spécialisée dans le sabotage ;

– EM : service secret, orienté sur la propagande et dépendant du Foreign Office ;

– MI : branche obscure du War Office.

Il appartiendra à ses chefs de lui donner de l'ampleur (au milieu de 1944, il comptera 13 200 hommes et femmes, disposera d'un PC à Londres et de plusieurs centres d'entraînement). Fondamentalement, il n'est pas une unité de commandos. Il est avant tout un pool d'agents secrets de toute nature destinés à renseigner et à agir, en liaison le plus souvent avec les résistances locales. Néanmoins, il appartient à l'histoire des commandos, car il fomentera et sera partie prenante dans de nombreuses opérations de commandos (notamment l'opération Jaywick contre Singapour, l'opération contre l'usine d'eau lourde de Norsk-Hydro en Norvège).

Evidemment, ce nouveau venu suscite des antagonismes de la part des services traditionnels, dont les célèbres MI5 et MI6, spécialisés de longue date dans l'espionnage et le contre-espionnage. Churchill n'en a cure. Il veut des résultats. L'émulation n'est pas pour lui déplaire.

L'expérience du SOE incite les Américains à lancer une formule similaire. En juillet 1942, sur ordre personnel de Roosevelt, est créé l'OSS (Office of Strategic Services)[4], dirigé par le colonel (puis général) Donovan[5], ami du président. Le terme « Strategic » est caractéristique. L'OSS doit mener des actions influant à un niveau élevé sur le déroulement du conflit. En 1945, il emploiera 26 000 personnes, preuve de l'importance acquise. Lui aussi engagera des actions de commando.

Prônant le même type de lutte, généralement dans des territoires sous contrôle ennemi, SOE et OSS parviendront, quelles que soient leurs divergences, à collaborer. Ils se répartiront les zones d'action. Pour le SOE : Moyen-Orient, Inde, Afrique orientale et occidentale. Pour l'OSS : Afrique du Nord, Chine, Mandchourie, Corée, Pacifique Sud et Sud-Ouest. En Birmanie, Malaisie, Sumatra, Allemagne, Italie, Suède, Suisse, Portugal, Espagne, ils se partageront les tâches. En Europe du Nord-Ouest, essentiellement en France, ils arriveront même à travailler en liaison assez étroite. En Extrême-Orient et dans le Pacifique Centre et Sud-Est, ils se heurteront à un mur. MacArthur et Nimitz voudront rester maîtres chez eux.

Le SOE sera dissous le 30 juin 1946 et l'OSS en octobre 1945. Ce dernier réapparaîtra sous le nom de CIA, Central Intelligence Agency, en septembre 1947. Si la Seconde Guerre mondiale est terminée, la guerre froide commence...

*

Pour les commandos britanniques, tout s'enclenche rapidement. Un bureau spécial, le MO9, est créé au War Office. Churchill n'a émis que deux réserves imposées par le contexte :

– la force à créer ne sera pas prélevée sur les troupes assurant présentement la défense des îles Britanniques ;

– l'armement sera limité. Priorité là encore à la défense de la Grande-Bretagne.

Au plan pratique est décidée la création d'unités initialement dénommées bataillons spéciaux, dans le cadre d'une Special Service Brigade. Le terme commando apparaîtra ensuite assez vite, vestige de la guerre des Boers. La patte du Premier ministre se glisse encore derrière cette appellation. Jeune correspondant de guerre, il a participé aux opérations en Afrique du Sud entre 1899 et 1902. Il a pu constater l'efficience de ces commandos boers, grands experts en guérilla active.

Ces bataillons spéciaux, comptant plus d'un millier d'hommes et 50 officiers, ressemblaient par trop à une troupe traditionnelle d'infanterie. Devant leur absence de souplesse, ils sont scindés en douze commandos de dix « troops » de 50, chaque troop étant commandée par un capitaine. Le commando numéro 10 aura une vocation particulière : international, il recevra des Belges, des Hollandais, des Français, et même quelques Allemands antinazis.

En principe, les premiers volontaires proviennent des compagnies indépendantes constituées pour mener la guerre en Norvège. Se présenteront très vite tous ceux qui refusent la stricte passivité dans l'attente d'une éventuelle invasion et aspirent à se battre. Le transport maritime sera assuré par des bateaux de sauvetage aux équipages formés de marins et de pêcheurs.

Les commandos se mettent sur pied, mais à Londres on est pressé de montrer que le pays est capable de réagir. L'armistice franco-allemand n'est pas encore intervenu (25 juin) qu'un premier commando reçoit ordre de se

manifester sur le sol français. Le 23 juin, à la tombée de la nuit, une flottille divisée en trois formations appareille de Douvres, Folkestone et Newhaven. Le major Tod assure le commandement des 120 participants issus de la 11e compagnie indépendante. Le colonel Clarke s'est joint à l'expédition. Il veut se rendre compte *de visu* de l'application de ses théories.

L'improvisation est encore de rigueur. Une fois à bord, les hommes se barbouillent le visage avec du cosmétique pour passer inaperçus (des bouchons de liège brûlés seront employés par la suite). La navigation est incertaine. Boussole déréglée. Pour peu, la flottille entrait dans le port de Boulogne. Au dernier moment, elle pique vers le sud jusqu'à une plage discrète. Le commando débarque et s'enfonce dans les dunes en direction d'une petite route côtière. Une patrouille allemande cycliste étant soudain signalée, une embuscade est montée à la hâte.

Mais les hommes des commandos manquent de métier. Un chargeur de pistolet mitrailleur tombe à terre. Le bruit alerte les Feldgrau qui tiraillent un peu au hasard. Une balle fend le lobe de l'oreille du colonel Clarke, qui rentrera avec une beau pansement. S'attarder serait suicidaire. Précipitamment, les commandos rejoignent leurs embarcations, sans heureusement être poursuivis, et regagnent Douvres. L'arrivée de cette troupe au visage noirci conduite par un colonel coiffé d'un bandage sanglant fait sensation. Manifestement, ceux-là reviennent du combat.

Ils étaient trois détachements à partir pour les rivages français. Celui de Clarke a eu l'issue évoquée. Le second rentre bredouille, ayant manqué de peu la destruction d'un hydravion près de Boulogne. Le troisième a débarqué au sud du Touquet. Il découvre un hôtel restaurant où des officiers allemands faisaient ripaille. Une sentinelle est tuée, l'autre donne l'alarme. Le commando n'a que le temps de lancer quelques grenades et de décrocher. La petite histoire raconte qu'il tenait à rapporter en Angleterre un témoignage de son action. Il emmène avec lui le cadavre de la sentinelle. Faute de place à bord, il l'amarre derrière le bateau. Le filin se rompt avant le terme du voyage. Aucun Allemand même mort ne franchira la Manche.

*

Le courage, la bonne volonté étaient au rendez-vous de ces commandos du 23 juin. L'expérience a révélé des déficiences graves. Une action de commando ne s'improvise pas. Elle doit être menée par des individus

sélectionnés, aguerris, entraînés, sachant habilement manier leurs armes. Les semaines, les mois à venir seront consacrés à roder l'outil. Il faut également coordonner les opérations avec la RAF et la Royal Navy. A l'aller comme au retour, des Spitfire ont survolé les embarcations. Par chance, n'étant au courant de rien, ils n'ont pas ouvert le feu. Tout est donc à reprendre. Plus exactement à prendre par le début.

En septembre, un patron est nommé à la tête de l'ensemble. L'amiral Sir Roger Keyes, tout à la fois un ami de Churchill et un héros de 14-18. Le 22 avril 1918, il a conduit un raid fameux contre la base sous-marine allemande de Zeebrugge. A 68 ans, ce marin sec et nerveux n'a rien perdu de son dynamisme et n'hésite pas à payer de sa personne. Seul travers qui lui sera fatal, son tempérament dépourvu de tout sens des rapports humains. Il s'installe à Richmond Terrace, qui progressivement se transformera en quartier général des opérations combinées regroupant des officiers des trois armes.

Quant aux volontaires qui continuent à se présenter – car tous doivent être volontaires –, ils proviennent aussi bien de l'armée de terre que de la marine. Les critères de sélection sont sévères : être physiquement apte, savoir nager, ne pas avoir le mal de mer et autant que possible être un combattant confirmé. Les intéressés apprennent qu'ils auront plus de travail et moins de repos que les troupes régulières. Ils auront à se déplacer, de jour comme de nuit, en zone d'insécurité chez l'ennemi.

Ces handicaps, ces périls n'empêchent pas d'accourir d'un peu partout : Bedfordshire et Hertfordshire Regiments, Lancashire Fusiliers, Duke of Cornwall's Light Infantry, Royal Engineers[6], Royal Artillery, Royal Corps of Signals[7]... Ce large éventail fournit des spécialistes dans toutes les disciplines.

L'encadrement et la troupe sont rajeunis. L'âge moyen tombe à 26 ans. Les commandants ou capitaines de 45 à 50 ans, comme il est encore souvent de mise, n'ont pas de place dans les commandos où un rythme infernal est à tenir.

Des officiers qui se feront un nom dans les commandos commencent à apparaître : Laycock, Lovat, Dawson, Keyes (fils de l'amiral), Stirling.

L'instruction, l'entraînement se déroulent à la base d'Iveraray en Ecosse, au nord-ouest de Glasgow. Le cadre, en bordure de mer, est des plus rustiques. Le temps se veut à l'unisson. Une pluie glaciale résonne sur la tôle ondulée des toits des baraques. Dehors, on patauge dans la boue. Il est

rare d'être au sec. Les organismes et les esprits s'y font. Un humoriste anglais[8] n'a-t-il pas écrit que « la vie du soldat est une vie très dure, parfois mêlée de réels dangers » !

Ce training, les perspectives de s'illustrer bientôt génèrent un esprit de corps exceptionnel. Tous les membres sont soudés par une chaude camaraderie. Appartenir à un commando est un honneur. Il n'est de pire sanction que le « Return to Unit », le retour à l'unité.

*

Le coup de main du 23 juin de l'autre côté du Channel ne peut être regardé comme une réussite. Son mérite est d'avoir existé. Le 2 juillet, Churchill écrit au général Ismay :

« S'il est exact que quelques centaines de soldats allemands ont été débarqués à Jersey ou Guernesey, des plans doivent être étudiés pour débarquer secrètement de nuit, tuer ou capturer les envahisseurs. C'est tout à fait le genre d'opérations qui convient aux commandos... »

Ces instructions ne sont pas à répéter deux fois. Le Premier ministre entend être suivi.

A Guernesey, les renseignements signalent l'existence d'une garnison de 469 Feldgrau localisés en majorité à St. Peter Port, le chef-lieu. Quelques postes de mitrailleuses ont été relevés le long de la côte.

Dans la nuit du 14 au 15 juillet, 100 hommes de la 11e compagnie indépendante du major Tod et 40 du commando numéro 3 du lieutenant-colonel Durnford-Slater débarquent à Guernesey. L'objectif des premiers est le terrain d'aviation de l'île. Celui des seconds, une position ennemie supposée à la pointe de Jerbourg.

En ce dernier site, personne. Le commando Durnford-Slater se retire les mains vides. Il a tout de même débarqué au point fixé.

La compagnie indépendante est moins heureuse. Deux de ses bâtiments tombent en panne durant la traversée. Un troisième est drossé au rivage. Le quatrième fait une grosse erreur de navigation. L'aérodrome de Guernesey n'a pas souffert.

Le Premier ministre n'est pas content. « Qu'il n'y ait plus de fiascos stupides comme à Guernesey », écrit-il. Car plus d'Allemands monteront la garde le long des côtes occupées, moins ils seront ailleurs demain, en

Afrique du Nord, dans les Balkans ou en Russie. Les faits donneront raison à Churchill.

*

Le premier à recevoir les reproches est l'amiral responsable. Il n'est pourtant pas à court d'idées. Il songe :

– aux Açores pour éviter que les Allemands ne s'en emparent,

– à Pantelleria, île italienne dans le détroit de Sicile.

Ces projets sont abandonnés, faute de véritable impact.

Un moment, l'avenir des commandos s'annonce incertain. Il y a du tirage au War Office. Les caciques les jugent trop gourmands en personnel. Churchill en a écho et intervient avec force :

« J'apprends que la situation des commandos est en question. Ils recruteraient trop. Leur avenir serait à refondre... Il y aura de nombreuses occasions pour des opérations mineures qui dépendront de débarquements surprises, de forces dispersées habituées à travailler en meutes de chiens, loin des modalités lourdes des troupes régulières...

Nous devons développer les troupes d'assaut ou la notion de commando... »

Les commandos britanniques ont bien un père spirituel : Churchill.

L'été 1940 s'est écoulé. Les commandos se sont formés et entraînés. Hitler n'a pas osé lancer son opération Otarie, le débarquement en Angleterre. A l'automne, les commandos rassemblés, moitié à Iveraray, moitié dans l'île d'Arran à l'embouchure de la Clyde en Ecosse, commencent à s'impatienter de ne pas être employés. Des hommes demandent à revenir à leur corps d'origine. Quelques-uns commettent des actes d'indiscipline ou se prennent de boisson pour manifester leur aigreur.

Les commandos 7, 8 et 11, constituant la Layforce du colonel Laycock, partent pour le Moyen-Orient, où un avenir prometteur se dessinera bientôt pour eux[9]. Les autres, demeurés en Grande-Bretagne, intensifient leur entraînement. L'escalade de falaises, le débarquement avec canoë, dinghy ou bateau d'assaut deviennent des « grandes classiques » sous la direction du brigadier Haydon.

Les structures originelles sont revues. Les troops étaient trop faibles, l'organisation d'un commando en dix troops trop lourde. En février-mars 1941, les commandos adoptent une structure qui restera. Chacun

comprend cinq troops de trois officiers et 62 sous-officiers ou hommes de troupe avec une troop d'armes lourdes d'environ 40. L'effectif de 65 a été retenu, car il correspond au personnel pouvant embarquer dans deux barges de débarquement.

Il est clair toutefois que ces commandos se présentent sous l'aspect d'une troupe d'assaut hautement spécialisée en vue de mener un brutal combat d'infanterie. Les éléments légers, de quelques individualités, se basant avant tout sur l'intelligence et les capacités de leurs membres, se trouveront chez les SAS. On le découvrira bientôt avec les méthodes de Stirling.

*

C'est à ce moment où la fortune des commandos est à son étiage qu'un raid de grande envergure est mis sur pied.

Objectif les Lofoten

Les îles Lofoten, au large de la Norvège septentrionale et un peu au sud-ouest de Narvik, ont été occupées par les Allemands, qui en tirent des poissons frais ou surgelés, et surtout des quantités appréciables d'huile de morue et de hareng. Cette huile est utilisée à la fabrication de vitamines A et D pour l'armée et de glycérine pour les explosifs. Le ministère de l'Economie de Guerre britannique décide la destruction des usines fabriquant cette huile. Tout doit être mis en œuvre pour accentuer le blocus économique du Reich. Par la même occasion, des navires ennemis seront envoyés par le fond, des patriotes norvégiens pourront être enrôlés et des Quisling (des Norvégiens pronazis) arrêtés.

Les renseignements mentionnent une vingtaine de positions allemandes réparties sur plusieurs îles[10]. Sur le continent, les garnisons les plus proches se situent à Narvik et Bodo. Il leur sera difficile d'intervenir rapidement par voie maritime. Etant donné la saison, les aérodromes locaux, au nord de Trondheim, ne sont utilisables que par des avions équipés de skis, ce qui limite leurs possibilités. Si des U-Boote ont été vus dans le secteur, aucun navire de guerre n'a été signalé.

La force rassemblée par le brigadier Haydon comprend les commandos numéro 3 et 4, forts de 250 hommes. Chacun est accompagné de 50 sapeurs

pour effectuer les destructions et de guides norvégiens. L'ensemble prend place dans deux ferries hollandais transformés en navires de débarquement. Deux cuirassés, le *Nelson* et le *King George V*, deux croiseurs, le *Nigeria* et le *Dido*, cinq destroyers couvrent l'opération. Le sous-marin *Sunfish*, enfin, doit s'assurer du bon déroulement en s'approchant au plus près des côtes.

Au matin du 4 mars 1941, la mer est calme, le ciel dégagé. Les mises à terre se déroulent facilement. Un petit remorqueur allemand, le *Krebs*, s'efforce courageusement d'engager le combat. Il est rapidement incendié par le destroyer *Somali* et contraint de hisser un drapeau blanc. 200 travailleurs allemands construisant une piste d'aviation sur l'île de Svolvaer sont capturés par le commando numéro 4, qui réalise là son premier bilan.

Partout, les explosifs font leurs ravages : 18 usines sont transformées en amas de ruines. 800 000 gallons d'huile et d'essence partent en fumée. 11 navires sont saisis. 314 Norvégiens se portent volontaires pour rejoindre les Forces norvégiennes libres, tandis que 216 Allemands sont poussés vers les bateaux qui les conduiront vers les camps de prisonniers (60 Quisling sont également arrêtés). Les commandos n'ont qu'un éclopé : un officier qui se blesse accidentellement avec son colt 45.

La presse britannique salue le succès. Le Royaume-Uni en a grand besoin alors qu'il est seul dans la lutte. Il est donc normal de se congratuler. Le capitaine Lovat du commando n^{o} 4 reste lucide et tire ses propres conclusions : le raid n'a pas été véritablement préparé. La cohésion, la discipline ont fait défaut. L'équipement était inadapté. Ainsi le casque, lourd et bruyant ! La légèreté n'était pas de règle. Heureusement que l'adversaire était médiocre. Les îles Lofoten présentent néanmoins un élément positif : elles ont servi d'excellent galop d'entraînement.

*

22 juin 1941. La Grande-Bretagne n'est plus seule face au III^{e} Reich. Hitler lance l'opération « Barbarossa » et attaque l'URSS. Winston Churchill n'a jamais caché son hostilité envers le communisme. Ce 22 juin 1941, il persiste et signe, tout en faisant preuve de pragmatisme : « L'ennemi de notre ennemi sera un allié. Il sera aidé. »

Les Britanniques s'efforcent de tenir leur engagement. Dans la mesure de leurs moyens, ils approvisionnent les Soviétiques. Du 25 août

au 3 septembre, ils lancent un raid au Spitzberg. Ce n'est pas à proprement parler une action de commando. De l'infanterie légère avec des sapeurs et des Norvégiens débarquent au Spitzberg, sabotent les installations minières de charbon, évacuent les ressortissants soviétiques et norvégiens qui y travaillaient[11].

*

En octobre 1941, l'amiral Keyes s'éloigne. Avec son rude caractère, il n'avait pas que des amis et en dehors des Lofoten ne présentait pas grand bilan à son actif. Lui succède comme chef des opérations combinées Lord Louis Mountbatten, capitaine de vaisseau de son état. Ce marin n'est pas uniquement cousin du roi. Il a commandé avec éclat le destroyer *Killy*. Sa personnalité, son énergie ont séduit le Premier ministre qui lui accorde pleine caution. Ce jeune chef, 41 ans, va bousculer Richmond Terrace, impulsant imagination, détermination et volonté de porter à l'ennemi des coups sensibles.

Il est en poste depuis moins de deux mois lorsque les commandos se lancent dans une opération d'envergure. D'un côté, il s'agit de détruire des implantations allemandes ; d'un autre, de contraindre Hitler à mieux protéger ses côtes, donc à s'affaiblir par ailleurs (en vue notamment d'épauler le front de l'Est en difficulté[12]).

Ils sont 576, dont 5 officiers, à embarquer dans les ferries belges *Prince Charles* et *Prince Léopold*. Le commando n° 3 part au complet. Le commando n° 2 fournit une troop et demie, le n° 4 un détachement médical, le n° 6 un groupe de destruction. Le capitaine norvégien Linge et 20 de ses compatriotes serviront de guides et d'interprètes. Des officiers des services de renseignement du War Office, quelques correspondants de presse sont également du voyage. « Bien faire et le faire savoir. » Le précepte n'est pas oublié.

La Navy n'a pas lésiné sur les soutiens : un croiseur, le *Kenya*, quatre destroyers et un sous-marin chargé de baliser l'itinéraire au débouché des fjords norvégiens. Car l'objectif se situe encore en Norvège. Sur les côtes méridionales cette fois, un peu au nord de Bergen. La Kriegsmarine ne se risque pas trop dans ces eaux relativement proches de Scapa Flow, la grande base navale britannique en Ecosse. La zone où frapper est judicieusement choisie.

L'affaire est un peu une répétition des îles Lofoten : détruire des usines de fabrication d'huile, attaquer des garnisons allemandes, ramener des prisonniers et des Quisling. L'objectif imparti est la petite bourgade de South Vaagsö, sur l'île de Vaagsö, à peine séparée du continent par un étroit bras de mer, l'Indreled bien abrité. South Vaagsö sert d'escale.

La mer est rude. La bourrasque souffle de l'Atlantique. L'armada prend un jour de retard. Certains à bord redoutent un report, pire, une annulation.

Le sous-marin *Tuna* est exact au rendez-vous pour baliser l'entrée de l'Indreled. La nuit est sombre et la température basse, ce 27 décembre vers 7 heures. A faible distance, des lumières clignotent sur le rivage lorsque les hommes se rassemblent sur les ponts avant de descendre dans les barges de débarquement.

Dix Hampden[13] du 50e Squadron sont aussi ponctuels. Avec des bombes au phosphore, ils viennent marquer les points d'abordage avant de poursuivre contre les aérodromes proches à Herdla, Stavanger et Trondheim. La DCA légère allemande se manifeste.

8 h 42. Les LCA piquent sur la côte en trois groupes. Ceux des groupes 2 et 3 vont devoir passer devant l'île de Maalöy, qui barre l'entrée de l'Indreled. A 8 h 48, le *Kenya* ouvre le feu sur l'île avec des obus éclairants. Trente secondes après, il passe à l'efficacité avec des obus explosifs. Les destroyers *Onslow* et *Offa* se joignent à lui. Maalöy disparaît dans un nuage de fumée. Une batterie allemande tente de riposter. Son tir est imprécis et elle est rapidement réduite au silence.

8 h 57. Le lieutenant-colonel Durnford-Slater, patron du commando no 3, lance des fusées rouges pour indiquer de cesser le feu.

Les LCA ont été dans le champ visuel des positions allemandes de Maalöy mais, hormis quelques rafales de mitrailleuse mal ajustées, la navigation a pu se poursuivre. Un Hampden a été touché. Par inadvertance, l'une de ses bombes se détache et tombe sur un LCA approchant du rivage. Une troop est en grande partie décimée.

Les Allemands commençaient à peine à se précipiter à leurs postes de combat que les commandos touchent terre. Le groupe no 2 dans les faubourgs sud de Vaagsö, le groupe no 3 sur Maalöy, le groupe no 1 deux kilomètres au sud, sur le hameau de Hollevik (ce qui lui a permis d'éviter les mitrailleuses de Maalöy). Un quatrième groupe a été tenu en réserve.

Les combats les plus meurtriers se déroulent sur Vaagsö, où les Allemands s'accrochent. La section du sous-lieutenant Bremer défend avec rage l'entrée du bourg. Bremer tué, deux sous-officiers poursuivent la lutte avec la même ardeur. Cette opiniâtreté donne au commandant d'armes des délais pour organiser un périmètre défensif centré sur l'hôtel Ulvesund. L'officier a regroupé tout le personnel disponible, marins, fantassins, employés. Même l'aumônier se bat et sera tué.

Maison par maison, étage par étage, pièce par pièce, les commandos finissent par avoir raison de leurs adversaires immédiats. Mais les pertes sont sévères. Les capitaines Gilles et Forrester sont tués. Le capitaine norvégien Martin Linge également. Un seul officier sortira à peu près indemne. Un caporal conduit l'attaque contre l'hôtel Ulvesund.

Sur l'île de Maalöy, le groupe n° 3 n'a pas rencontré de semblables difficultés. Les Allemands ont été pris de vitesse, leurs batteries neutralisées en huit minutes. Les saboteurs peuvent passer à l'action sur les usines. A Hollevik, les choses se sont également bien passées.

Vaagsö sud est tombé, mais Vaagsö nord oppose une résistance. Le colonel Durnford-Slater doit faire appel au groupe n° 4, toujours sur les bateaux, pour venir épauler les groupes déjà engagés. Vers 11 h 45 enfin, le silence s'établit, coupé seulement par les explosions déclenchées par le génie.

Les commandos comptent 20 tués et 57 blessés. Les pertes allemandes ne sont pas dénombrées avec précision, faute de temps. 98 prisonniers partent avec les commandos qui à 13 heures commencent à reprendre la mer. A 14 h 45, il n'y a plus de Britanniques sur le sol norvégien.

*

L'objectif tactique est atteint et rejoint celui des Lofoten. L'autre ambition trouve un résultat plus qu'inespéré : Hitler s'alarme de ce coup de main réussi. Il voit déjà les Anglais essayer de s'emparer de Narvik pour faire pression sur la Suède et la Finlande. Il a besoin de l'aide finlandaise pour son siège de Leningrad. Il a encore plus besoin du fer suédois.

Le maître du Reich en tire des conclusions définitives : la Kriegsmarine doit utiliser ses forces pour défendre la Norvège. C'est pourquoi l'on verra les navires de bataille allemands dans les eaux norvégiennes[14]. A la mi-janvier 1942, le Führer, sûr de son fait, affirme : « La Norvège est la zone

d'avenir de cette guerre. » En conséquence de quoi, il ne cessera de renforcer les garnisons norvégiennes. Le 6 juin 1944, la Wehrmacht alignera 372 000 hommes en Norvège. Ces défenseurs immobilisés sur les côtes norvégiennes ne seront pas sur les plages normandes. Incidence d'une attaque de commando le 27 décembre 1941.

Les hommes du général Haydon peuvent se targuer de résultats positifs. Ont-ils pour autant mené une véritable action de commando ? Certes, ils sont intervenus par surprise, joignant le métier à l'audace. Manquait simplement à leur action ce côté ruse d'Ulysse d'un véritable commando. Patience ! D'aucuns ne l'oublient pas.

---

1 Ministère de la Guerre.

2 Ce chiffre, dans un premier temps, sera ramené à 500.

3 En juillet 1940, le grand théâtre d'opérations se situe en Europe. Dans quelques mois, il se sera élargi avant de gagner l'ensemble du globe.

4 A été précédé par le COI (Coordinator of Information), apparu en juin 1941, toujours à l'initiative de Roosevelt.

5 Héros de la Première Guerre mondiale, Donovan est titulaire de la médaille d'honneur du Congrès.

6 Génie.

7 Transmissions.

8 Qui est, de fait, un Français. Voir *Les Silences du Colonel Bramble*, d'André Maurois.

9 Voir chapitres VII et XIII.

10 Ces îles norvégiennes, au nombre d'une trentaine, ont une superficie de 6 000 km^2 et une population de l'ordre de 440 000 habitants.

11 Les Soviétiques seront rapatriés. La Navy, lors de son voyage retour, ramènera 200 Français évadés des camps de prisonniers allemands, ayant gagné l'URSS et volontaires pour servir dans les FFL.

12 En décembre 1941, la Wehrmacht arrive aux portes de Moscou, fait le siège de Leningrad (Saint-Pétersbourg) et a envahi l'Ukraine (la victoire en Ukraine a donné aux Allemands 650 000 prisonniers).

13 Handley Page Hampden MK 1. Bimoteur de bombardement de nuit. 410 km/h. 1 815 kg de bombes. Autonomie 3 000 km. Equipage 3 hommes.

14 Voir chapitre XXI.

Chapitre IV

UN PONT SUR LA DVINA

Comme à l'accoutumée, Hitler frappe sans préavis. Le 22 juin 1941, jour du solstice d'été, à 3 h 15, sa Werhmacht attaque l'Armée rouge. L'opération « Barbarossa » se déclenche sur un front de 2 000 kilomètres. Trois millions d'hommes passent à l'offensive.

Pourtant, Allemagne et URSS étaient alliées. Le 23 août 1939, Molotov et Ribbentrop, devant un Staline tout sourire, avaient signé le fameux pacte germano-soviétique. Premier dividende de leur accord, les deux complices s'étaient partagé la Pologne, fin septembre 1939. En juin 1940, l'URSS avait tiré un autre bénéfice. Sans coup férir, elle avait annexé les Etats baltes et la Bessarabie, Hitler laissant faire.

*

Le Führer a bien l'intention de terrasser son adversaire sans lui donner le temps de se reprendre. Il a fixé à ses généraux un objectif d'envergure : atteindre la ligne Arkhangelsk-Astrakan[1], soit une avance générale de 1500 kilomètres depuis la ligne de départ Prusse-Orientale-Bug-Carpates.

L'artillerie, la première, ouvre le feu. Dès le jour naissant, la Luftwaffe surgit des nuées. Bombes terrestres et aériennes écrasent les positions soviétiques, détruisant les avions au sol, semant partout la mort et la terreur, préparant l'invasion des forces terrestres.

Avant que l'Armée rouge ne réalise pleinement la violence de la tornade qui s'abat sur ses PC, ses concentrations, ses aérodromes, de mystérieuses silhouettes œuvrent un peu partout dans ses rangs. A 2 h 10, les derniers Brandebourgeois finissaient d'embarquer dans les JU 52 de l'escadrille Rowehla. Etranges passagers ! Habillement, équipement les ont transformés en ressortissants soviétiques. Seuls les parachutes sont spécifiquement

allemands. Certains, en civil, sont censés être des cheminots, d'autres des miliciens fidèles gardiens du régime, d'autres encore des sous-officiers ou de simples soldats. Tous sauteront loin, à l'intérieur des lignes. Par petits commandos, les cheminots feront sauter les voies ferrées, les miliciens répandront des fausses nouvelles, les militaires couperont les lignes téléphoniques, saboteront les canalisations d'eau ou d'électricité, détruiront les ponts et des viaducs. Opération de vaste ampleur, à l'échelle de « Barbarossa », afin de retarder l'arrivée des renforts, semer la confusion chez l'ennemi et désorienter les populations.

Partout le succès est au rendez-vous (sauf à Brest-Litovsk où les défenseurs ne succomberont que fin juillet[2]). Frappée de front, du ciel, sur ses arrières, l'Armée rouge vacille. A Radio-Berlin, Goebbels proclame : « S'ouvre aujourd'hui la nouvelle page de gloire de l'Histoire du Reich allemand. »

Les commandos de Brandebourgeois, dans cette agression d'une taille sans précédent, ont parfaitement tenu leur rôle. Ils ont saboté, neutralisé, désorganisé, trompé. Quelques-uns, toutefois, tombent aux mains des Russes. Interrogés, ils ne se démontent pas : « Dans les quinze jours, nous seront libérés par la Wehrmacht. »

Posséder un moral à toute épreuve est aussi partie requise pour les hommes des commandos.

*

Les forces d'invasion ont été organisées en trois groupes d'armées. Le GA nord, du maréchal von Leeb, partant de Prusse-Orientale, doit marcher sur Leningrad, l'ex-Saint-Pétersbourg, la citée fondée par Pierre le Grand[3]. Dans son pacte avec Staline, Hitler n'a peut-être pas gagné sur tous les tableaux. Les Soviétiques, en juin 1940, forts de leur alliance, ont sans vergogne annexé les Etats baltes. Staline a ainsi repoussé ses frontières plus à l'ouest. Von Leeb, pour atteindre Leningrad, doit supporter les difficultés de la course. Il lui faut traverser la Lituanie, la Lettonie, l'Estonie occupées par les Russes.

Ce GA von Leeb est scindé en plusieurs tronçons. Sur la gauche, la XVIII^{e} armée marche avec la Baltique comme main courante. Sur la droite, la XVI^{e} armée, assurant la liaison avec le groupe d'armées centre du maréchal von Rundstedt, s'axe sur Novgorod et le lac Ilmen. Entre les deux,

le IV^{e} groupe blindé du général Hoepner à deux corps blindés (41^{e} et 56^{e}) constitue le fer de lance. Il doit disloquer le dispositif ennemi en y enfonçant un gigantesque coin.

Dans la nuit du 25 au 26, le 56^{e} CB du général von Manstein, le stratège de la percée de Sedan, après avoir effacé la Lituanie, est entré en Lettonie. 300 kilomètres parcourus en quatre jours. Leningrad est à 500 kilomètres.

La Dvina, descendue du plateau du Valdaï pour déboucher dans le golfe de Riga, représente le dernier obstacle naturel important dans une progression vers le nord-est. Elle est navigable depuis Dunabourg (Dvinsk[4]), formant une véritable tranchée. Cette coupure peut servir à l'Armée rouge, si bousculée soit-elle, pour contenir les PD et se réorganiser.

A Dunabourg, important carrefour sur la route de Leningrad lové dans une boucle de la Dvina, existent deux ponts : une route, une voie ferrée. Si ces obstacles sautent, l'avance du 56^{e} CB est stoppée. Le IV^{e} groupe blindé s'immobilise. Une tête de pont doit être conquise sur la rive nord, pour que le génie puisse se mettre au travail et installer des moyens de passage. L'opération risque d'être aussi longue que coûteuse.

Côté allemand, nul ne doute qu'à l'approche des blindés les Soviétiques détruiront leurs ponts de Dunabourg. La solution pour s'en emparer ne peut être recherchée que dans la surprise. La poursuite de l'avance à rythme accéléré sur Leningrad passe par là.

*

L'avant-garde de la 8^{e} PD du 56^{e} CB, progressant sur la grand-route Kaunas-Leningrad, est à moins de 10 kilomètres de Dunabourg, lorsque soudain un ordre tombe : « Serrez à droite et halte ! »

Le jour se lève ce 26 juin. Dans un fracas de chenilles, les lourds blindés obtempèrent. Sur-le-champ, personne ne se plaint de ce bref répit. Les équipages sont épuisés. Ils roulent sans arrêt depuis quatre jours. Un moment de repos est le bienvenu.

La colonne s'est à peine rangée sur les côtés de la chaussée qu'un curieux convoi la rejoint et la dépasse. Quatre camions soviétiques, soigneusement bâchés, se faufilent en cahotant. On devine des blessés aux pansements sanglants. Manifestement, ce sont des prises de guerre malgré les tenues de l'Armée rouge des chauffeurs, des chefs de cabine et des blessés entrevus. A

leur passage, les tankistes de la 8e PD leur adressent un fraternel salut. Ils savent qui se déplace ainsi dans un tel appareil.

Les Russes dans les cabines sont des Brandebourgeois. Derrière, dans les caisses bâchées, se dissimulent leurs camarades de la 8e compagnie du lieutenant Knaak. Ces hommes roulent afin de réaliser un commando d'importance capitale : gagner Dunabourg et s'emparer des ponts sans laisser aux Soviétiques la possibilité de les détruire.

Profitant d'un tournant dégagé sur la crête militaire dominant la vallée de la Dvina, le chef du convoi « soviétique » marque un temps d'arrêt. Avec ses jumelles, il scrute le panorama à ses pieds. Dunabourg vit, apparemment, comme à l'accoutumée. Aucun indice particulier d'alerte ne se discerne. Sur les ponts, la circulation s'écoule normalement. Juste au même moment, un train tracté par une locomotive lançant de longues volutes de fumée noire franchit le fleuve.

Ce bref tour d'horizon est réconfortant. Les camions ont redémarré. A l'entrée de la ville, des sentinelles montent une garde débonnaire. Elles ne paraissent pas alarmées outre mesure. A leur passage, elles interpellent les chauffeurs qui ont ralenti comme pour montrer patte blanche.

« Et les Fritz ?

– Oh, ils sont encore loin ! »

Sur ces bonnes paroles, les quatre camions poursuivent, se mêlant au flot des véhicules de tous types. Ils pénètrent maintenant dans Kriva, faubourg méridional de Dunabourg. Les ponts ne sont plus très loin.

L'heure de vérité a sonné. L'éclatement était prévu. Deux camions par pont.

« Fonçons ! » commandent les chefs de voiture.

Un barrage se dresse à l'entrée du pont routier. Cette fois, les factionnaires se montrent méfiants. Ont-ils reçu des consignes strictes de vigilance ? Ont-ils eu écho d'Allemands habillés en Soviétiques ?

Sans ralentir, le camion du lieutenant Knaak passe à hauteur du barrage et file à toute allure sur le pont pour atteindre son autre extrémité. Le deuxième camion qui suivait à courte distance reçoit ordre de s'arrêter. Comme il refuse d'obtempérer, une longue rafale de mitrailleuse claque. Plus question de biaiser ! Knaak et ses hommes jaillissent de dessous les bâches, les armes à la main. Leurs mitraillettes crépitent. Des gardes soviétiques s'affaissent. Leurs compagnons refluent pour s'abriter.

En quelques instants, le pont routier tombe aux mains des Brandebourgeois. La mise à feu des charges explosives n'est pas intervenue.

Un scénario sensiblement identique se déroule au pont ferré. Les Brandebourgeois pensent avoir partie gagnée. Les gardes ont été maîtrisés, les mines neutralisées. L'une d'elles, pourtant, échappe aux investigations. Un brave parvient à déclencher le système pyrotechnique. Une arche s'abat dans le fleuve.

Par la suite, l'officier russe de service au pont routier, fait prisonnier, avouera : « Je n'avais pas reçu l'ordre de faire sauter le pont. Je n'ai pas osé le faire sans ordres. Et il n'y avait personne à qui s'adresser. »

Le régime soviétique paie sa lourdeur et sa rigidité. Les initiatives personnelles font défaut, par crainte du châtiment en cas d'erreur.

Des hauteurs surplombant Dunabourg, les observateurs de la 8e PD ont suivi les mouvements de leurs camarades brandebourgeois. L'écho d'une fusillade qui se prolonge et s'intensifie leur parvient. Knaak et ses hommes, maintenant, se battent pour conserver leurs prises. Mais ils ne sont qu'une poignée, noyés dans une ville ennemie.

Les blindés se ruent au secours du commando. A leur jonction, Knaak et quatre de ses Brandebourgeois sont morts. Tous les autres – une vingtaine au total – sont blessés. Les contre-attaques russes ont échoué.

A 8 heures, von Manstein reçoit par radio le télégramme qu'il osait espérer : « Coup de main réussi. Ville et ponts Dunabourg occupés. Pont routier intact. Pont du chemin de fer légèrement endommagé par mine mais viable. »

Les Soviétiques sont conscients que la chute de Dunabourg ouvre la route de Leningrad. Durant plusieurs jours, leur aviation s'acharne afin de détruire les deux ponts. La Luftwaffe et la DCA veillent. Les pilotes russes, malgré leur courage, sont dépourvus d'expérience. Ils sont décimés sans parvenir à placer des coups au but. En une seule journée, 64 appareils à étoile rouge sont abattus. Pourtant, les Allemands ne profitent pas du succès des Brandebourgeois. Von Manstein, furieux, reçoit un ordre lui intimant de rester sur place : « Halte ! Défendre tête de pont de Dunabourg. Attendre arrivée aile gauche XVIe armée. »

Le commandant du 56e CB ne repartira que le 2 juillet, direction Leningrad. Hitler n'arrivait pas à se déterminer sur l'axe d'effort principal. Moscou ou Leningrad ? Ce retard imposé par les hésitations du Führer

coûtera cher. Il procurera du temps pour organiser les défenses. Leningrad, malgré un siège de 900 jours, ne tombera pas.

---

1 Arkhangelsk, sur la mer Blanche, près du cercle polaire ; Astrakan, sur la Caspienne, à l'embouchure de la Volga.

2 L'un d'eux ne sera capturé qu'en avril 1942 dans les décombres de la forteresse.

3 Redevenue aujourd'hui Saint-Pétersbourg.

4 Aujourd'hui Daugaupils.

Chapitre V

LA DECIMA FLOTTIGLIA MAS

Le soldat italien n'a pas toujours bonne presse en tant que combattant. A tort ou à raison, il est jugé ne pas goûter la musique des balles. Il préférerait celle de la mandoline. Les sages estimeront qu'il a raison.

Quel que soit le bien-fondé ou non du jugement formulé, force est de reconnaître qu'en divers cas, il est bien mal advenu. Les marins de la Decima Flottiglia MAS fournissent un exemple exceptionnel de vertus militaires et de valeur d'un commando.

*

Les exploits de cette Decima Flottiglia MAS durant la Seconde Guerre mondiale ont eu des précédents en 14-18. Le cuirassé autrichien *Viribus Unitis*, amarré dans le port de Pola[1], est coulé par un petit sous-marin italien. L'équipage de cet audacieux submersible comptait en ses rangs le père du comte Ciano, gendre et ministre des Affaires étrangères de Mussolini. Le 10 février 1918, Gabriele d'Annunzio, le poète soldat, conduit lui-même un raid de canots torpilleurs contre la flotte autrichienne ancrée à Buccari, sur la côte orientale de l'Adriatique. Ce passé héroïque des sous-mariniers et des équipages des canots torpilleurs n'est pas oublié dans la Regia Marina[2]. Plus d'un marin l'évoque et aspire à le renouveler.

La position franco-britannique dans l'affaire éthiopienne en 1936 a créé une tension entre Paris, Londres et Rome. Mussolini n'a pas apprécié de voir les deux démocraties occidentales s'opposer à son impérialisme colonial en Afrique. Le dictateur italien aura la rancune de la mule du pape.

A partir de 1938, les perspectives d'un affrontement conduisent l'amirauté italienne à une amère constatation : la Regia Marina ne peut équilibrer en Méditerranée les flottes française et britannique. Nettement surclassée en

navires de bataille, en croiseurs, en contre-torpilleurs, elle ne fait figure honorable qu'en sous-marins[3].

Le précédent de d'Annunzio avec ses canots torpilleurs est dans les esprits. Pourquoi ne pas rechercher des armes similaires susceptibles de mettre l'Italie à égalité sur mer ? Les ingénieurs Rossetti et Cattaneo étudient, chacun de leur côté, la fabrication de matériels s'assimilant, en y regardant de près, à de véritables engins kamikazes.

L'appareil conçu et mis au point par Rossetti et le major Teseo Tesei, baptisé *maiale* (littéralement : cochon), s'apparente à une torpille et à un sous-marin de poche. Il se présente sous la forme d'un cylindre à tête conique, de faible diamètre et d'une dizaine de mètres de longueur. Un moteur électrique actionne une hélice qui assure le déplacement à faible vitesse. Sa particularité essentielle provient du positionnement de l'équipage. Les deux « hommes-grenouilles » ne sont pas installés à l'intérieur mais à l'extérieur de l'engin. Revêtus de leurs combinaisons de plongée, ils se tiennent à cheval sur deux sièges fixés sur le dessus du submersible. A peine sont-ils protégés par un cockpit en matière plastique. Cet attelage leur permet de se déplacer, de se poser au fond de la mer, puis de nager ou de marcher. Libres de leurs mouvements, ils peuvent couper les filets de protection tendus sous l'eau à l'entrée des ports. Pénétrer à l'intérieur des bases navales adverses leur est accessible. Ils sont alors à même d'approcher un navire à quai et de plaquer sous sa coque la charge explosive contenue dans le nez de leur maiale.

Cattaneo, se souvenant des torpilleurs de d'Annunzio, a réalisé un canot bas sur l'eau et à large coque. Un moteur thermique assure une forte vitesse (63 km/h) et une autonomie de 110 kilomètres. A l'avant, se trouve une puissante charge appelée à exploser à l'impact. Le pilote de ce canot, dénommé barchino[4], est seul. Il doit le diriger vers son objectif et sauter à l'eau quelques secondes avant de percuter. Il est alors censé s'agripper à un radeau de sauvetage éjecté avec lui, afin d'échapper à l'onde de choc provoquée par la déflagration.

Maiale. Barchino. Servir de telles armes, comme homme-grenouille ou comme pilote, implique une énergie et un moral à toute épreuve. Se lancer avec représente un véritable défi à la mort.

Le capitaine de frégate Paolo Aloisi l'a bien compris. Nommé en 1938 commandant de la première flottille qui regroupe ces nouveautés, il lui adjoint l'indicatif de MAS. L'ombre de d'Annunzio plane toujours. C'est

lui qui avait donné à ses vedettes lance-torpilles une fière devise : « Memento Audere Semper » (« Souviens-toi d'oser toujours »). En abrégé : MAS.

Oser ! Le terme revient sans cesse chez les commandos. Que ce soit chez les SAS de Stirling : « Qui ose gagne ! », ou chez les marins de la flottille MAS : « Souviens-toi d'oser ! »

*

Au début de 1940, la perspective de conflit se précisant, l'amiral Cavagnari, sous-secrétaire d'Etat à la Marine, ordonne la construction en série des maiali et des barchini. Un exercice dans le golfe de La Spezia a démontré les réelles possibilités de ce type de matériel. Il est également affecté à la 1re flottille des vedettes lance-torpilles de fabrication classique. Celles-ci seront simplement appelées « MAS » (*Motoscafo anti-sommergibile*), avec un numéro d'ordre.

*

Le 10 juin 1940, Mussolini lie définitivement son sort à celui de Hitler. De son balcon dominant la place de Venise à Rome, il hurle à la foule italienne :

« Combattants de terre, de mer et de l'air. Chemises noires de la révolution et des légions, hommes et femmes d'Italie, de l'empire et du royaume d'Albanie[5], écoutez : l'heure fixée par le destin sonne au ciel de notre patrie, l'heure des décisions irrévocables. La déclaration de guerre a déjà été signifiée aux ambassadeurs de Grande-Bretagne et de France. Nous descendons dans l'arène contre les démocraties ploutocratiques et réactionnaires de l'Occident qui, de tout temps, nous ont créé des obstacles et ont souvent menacé l'existence même du peuple italien... »

Pour la Regia Marina, la Méditerranée s'annonce comme le théâtre d'opérations futur quasi exclusif. Le canal de Suez est bouclé. Le détroit de Gibraltar sous haute surveillance. Dans ces eaux méditerranéennes, bien qu'en infériorité, elle possède l'avantage de détenir des positions stratégiques avec la péninsule, la Sicile et la Sardaigne. Elle y dispose de bonnes bases de départ relativement peu éloignées des principaux objectifs à venir : Grèce, Libye, îles grecques, Afrique du Nord.

Le 1er septembre 1940, une école de plongeurs est ouverte à San Leopoldo. Le recrutement est rigoureux. La visite médicale ne tolère aucune défaillance. Antécédents, environnement familial, motivations sont passés au crible. Le stage de plusieurs mois vise à former des spécialistes qualifiés, moralement prêts à tous les sacrifices.

En août et septembre 1940, des opérations sont montées contre Alexandrie et Gibraltar, les deux grandes escales britanniques en Méditerranée. Elles se soldent toutes par des échecs. Le commandant Giorgini, successeur d'Aloisi fait prisonnier, est remplacé par le capitaine de frégate Moccagatta qui va se vouer corps et âme à l'organisation des engins d'assaut. Il réorganise la flottille MAS qui devient la Decima Flottiglia MAS (10e flottille). C'est sous ce nom qu'elle entrera dans l'histoire.

*

Emporté par sa soif de succès, Mussolini attaque le 28 octobre 1940 la Grèce, laquelle reçoit aussitôt le soutien de la Grande-Bretagne.

Pour opérer en mer Egée, la Royal Navy installe une base navale en baie de Suda, dans la partie occidentale de la Crète. Cette baie offre un havre naturel assez exceptionnel. Elle s'enfonce en doigt de gant sur une vingtaine de kilomètres de profondeur et une petite dizaine en largeur. De chaque côté, elle est dominée par des promontoires qui permettent d'en défendre l'accès.

Le 25 mars 1941 au matin, une reconnaissance aérienne signale deux destroyers, neuf cargos et un croiseur de 10 000 tonnes ancrés au fond de la baie de Suda. Le commandant Moccagatta n'attendait qu'une telle opportunité. Il monte aussitôt une attaque. Des barchini ont été rassemblés à Parteni, dans l'île de Leros, pour s'en prendre au trafic maritime entre l'Egypte et la Crète. Deux destroyers, le *Francesco Crispi* et le *Quintino Sella,* en chargent six que, dans la nuit du 25 au 26 à 23 h 30, ils mettent à l'eau à dix milles des côtes crétoises.

Ils sont ainsi six marins à participer à l'opération, sous les ordres du lieutenant de vaisseau Luigi Faggioni : Cabrini, De Vito, Tedeschi, Beccati, Barberi et évidemment Faggioni lui-même. A l'entrée de la baie, ils réduisent leurs moteurs, atténuant bruit et sillage. Ils doivent impérativement passer inaperçus, car ils auront à s'enfoncer entre des rivages tenus par l'ennemi et à franchir trois barrages de filets.

Heureusement pour eux, les canots émergent à peine au-dessus des flots. Ils ont été conçus à cet effet. Dans l'obscurité, ils ne se distinguent pas.

Les pilotes avancent bord à bord pour ne pas se perdre. Le premier barrage laisse un passage entre deux bouées. Faggioni l'embouque sans difficulté, suivi par ses compagnons. L'ouverture du second passage se situe très près de la côte. Les barchini se confondent avec des rochers qui affleurent. Ils se glissent là encore aisément par l'ouverture laissée libre.

Il est maintenant 2 h 45. Le jour commencera à poindre à 5 h 18. Les minutes sont comptées. Faggioni accentue légèrement sa vitesse. Il craint de perdre du temps devant le troisième barrage.

La fortune sourit aux audacieux. Deux projecteurs se mettent à balayer le centre de la baie mais les guetteurs ne décèlent rien d'anormal. Les barchini, dans une zone d'ombre, échappent aux regards.

Cette alerte dure presque un quart d'heure. La navigation reprend en direction de l'ultime barrage. Avant de l'aborder, Faggioni s'immobilise et opère un regroupement autour de lui, pour une observation minutieuse et une répartition des missions. La lune diffuse une pâle clarté. Au-delà de la passe, dans le barrage, les objectifs se profilent : le croiseur à quelque deux cents mètres, les cargos disséminés aux alentours. Le plus proche n'est qu'à 100 mètres.

5 heures. La diane sonne sur le croiseur. Des coups de sifflet se perçoivent distinctement. Les sons portent bien, sur l'eau. Une lanterne oscille sur le pont. Des fanaux vert et rouge balisant le troisième passage brillent alternativement. Un navire va sans doute bientôt sortir.

Il est temps de s'élancer. Faggioni donne le signal. Les moteurs rugissent. Cabrini et Tedeschi, à pleine puissance, foncent sur le croiseur. Les secondes passent, interminables, avant l'explosion. Peu après, la DCA se déchaîne. Les Britanniques croient à une attaque aérienne.

L'assaut est général. Les autres barchini voguent vers leurs cibles. Le croiseur *York*, 10 000 tonnes, trois navires de commerce, totalisant 32 000 tonnes sont immobilisés en quelques minutes. Pour les Italiens, impossible de se dégager du guêpier dans lequel ils se sont précipités. L'univers crétois leur est hostile. Ils seront faits prisonniers.

Bloqué en baie de Suda, le *York* sera touché par les bombes de la Luftwaffe le 29 mai 1941. Les Allemands le découvriront toujours rivé là où Cabrini et Tedeschi l'avaient frappé.

*

Le succès en baie de Suda a démontré par les faits les possibilités offertes par la Decima Flottiglia MAS. Malte sera donc parmi ses prochaines missions.

Churchill, en juillet 1940, a juré de défendre ce « porte-avions immobile » barrant le détroit de Sicile. La décision du Premier ministre se justifie à l'usage. Avec les opérations déclenchées en Libye entre Germano-Italiens et Britanniques, les chasseurs bombardiers de la RAF décollent régulièrement des aérodromes maltais. Ils partent attaquer les convois ennemis[6] vers Tripoli et Benghazi. De Malte, la force K (croiseurs, destroyers, sous-marins) lance ses raids en Méditerranée centrale. A La Valette, la capitale, les bâtiments de Sa Majesté trouvent escale et refuge sur la longue route Gibraltar-Alexandrie. Malte est l'épine plantée dans le dispositif méditerranéen de l'Axe. Mais l'île pose un problème grave : faute d'approvisionnements, elle devient inutile.

Ses 250 kilomètres carrés sont un plateau rocheux. Si la façade méridionale tombe en falaises abruptes, le versant nord ouvre des échancrures. Il dégage des darses abritées et des promontoires effilés. La Valette est bâtie sur la principale de ces presqu'îles surplombant la mer. Jadis, derrière leurs remparts, les chevaliers de Malte y défiaient les Turcs. A l'extrémité de la ville, se dresse le fort Saint-Elmo qui commande une double entrée, à l'est vers le grand port, à l'ouest vers Marsamxett.

Le grand port, comme son nom l'indique, est le plus important. La mer s'engouffre à l'intérieur des terres sur trois kilomètres. Plusieurs criques, en perpendiculaire, augmentent le linéaire des quais. C'est dans le grand port et ses annexes que les navires de guerre ou marchands viennent surtout s'amarrer. Marsamxett, port plus évasé, abrite entre autres une base sous-marine dans l'île Manoel. Celle-ci représente une cible privilégiée pour les bombardiers allemands et italiens. Naturellement, l'accès des deux ports est sévèrement protégé. Au fort Saint-Elmo et aux forts Tigne et Ricasoli, de part et d'autre des entrées, les artilleurs du RMA[7] veillent. Des filets anti-sous-marins obstruent les passes. Les reconnaissances aériennes sont la grande source de renseignements sur Malte, faute d'agents dans la place. Par l'une d'elles, le 20 juillet 1941, les Italiens apprennent qu'un convoi de ravitaillement se dirige sur La Valette. Comme pour la baie de Suda,

Moccagatta ne laisse pas échapper l'occasion. Il y songe depuis longtemps. Le site a été reconnu à diverses reprises. En juin, plusieurs tentatives d'attaques contre Malte ont échoué à cause du mauvais temps.

Le 25 juillet, à la tombée de la nuit, une petite armada quitte Augusta[8], au sud-est de la Sicile. L'ancien yacht du Duce, le *Diana*, transporte onze barchini. Les vedettes MAS 451 et 452 remorquent les deux maiali commandés par le major Teseo Tesei. Le commandant Moccagatta dirige en personne l'expédition.

La distance Augusta-Malte n'est pas très longue : moins de 150 kilomètres. A huit milles des côtes, le *Diana* met les barchini à l'eau. Tesei et ses hommes-grenouilles enfourchent leurs submersibles.

Les Italiens ont sous-estimé les radars britanniques. Le *Diana* est apparu sur les écrans. Dans les forts maltais, les canonniers sont consignés au pied de leurs pièces, somnolant à tour de rôle.

Comme toujours à la Decima Flottiglia, le plan de Moccagatta repose d'abord sur l'audace. Du rivage au bas du fort Saint-Elmo, une jetée prolongée par un viaduc métallique barre l'accès au grand port. Un filet anti-sous-marin est déployé sous le viaduc. Le maiale de Tesei doit se glisser jusque-là et ouvrir une brèche par où les barchini pourront s'engouffrer. Simultanément, le second maiale doit pénétrer dans Marsamxett, port moins verrouillé, et attaquer les sous-marins de l'île Manoel. Un raid aérien a été minuté pour détourner l'attention des défenseurs.

Le *Diana* repéré par les radars, c'est la première fausse note. Un décalage dans le bombardement, la seconde. Il survient une heure trop tôt. La dissuasion bruit ne joue pas.

On ne connaîtra jamais exactement le déroulement de la première phase de l'attaque. Teseo Tesei et Pedretti son coéquipier ont pris sur leur maiale la direction du filet du viaduc. Les barchini de Frossetto et Carabelli les suivent. Une explosion se produit. Est-elle due à la charge du submersible où à celle d'un canot torpilleur ? Tesei, Pedretti, Carabelli ne sont pas revenus.

La détonation au pied du fort Saint-Elmo précipite les artilleurs du RMA à leurs pièces. Pom-Pom de six livres, canon de 40 Bofors, mitrailleuses lourdes se déchaînent. Comble d'infortune pour les Italiens, une seconde explosion soulève l'un des piliers du viaduc. Quelle est son origine ? Un pan

entier de l'ouvrage tombe à la mer dans un amas de ferraille. L'entrée du grand port est irrémédiablement bloquée.

Fonçant vers la brèche prévue, les barchini sont pris dans les lueurs des projecteurs. Les canonniers attendaient cette heure depuis des mois. Ils ne ménagent pas leurs feux. En deux minutes, la plupart des assaillants sont décimés, leurs embarcations coulées. Tout le courage du monde ne saurait vaincre un tel déluge d'acier.

Les habitants de La Valette sont montés sur les toits ou se massent sur les remparts. Le spectacle est impressionnant. Pinceaux lumineux des projecteurs. Lueurs des explosions. Gerbes des traçantes. Mer couverte de flammes. Au lever du jour, 30 Hurricane[9] prennent l'air pour engager le combat contre une dizaine de Macchi[10] italiens, venus dans l'espoir de soutenir leurs camarades marins. Trois Macchi sont abattus. Un Hurricane tombe à la mer. Son pilote parvient à s'extraire et à monter dans son canot de sauvetage. Ses camarades, en ayant terminé avec les Macchi, repèrent et détruisent une vedette MAS et deux barchini s'efforçant de quitter les lieux. La déroute italienne est totale.

Et là, se produit un coup au but inconcevable.

A 6 heures, un sous-officier canonnier aperçoit la silhouette d'une vedette MAS (la seconde de l'expédition, la MAS 452). Au télémètre, la distance est d'environ 5 000 mètres. Un obus est tiré. Il tombe court mais ricoche à la surface des flots. Poursuivant sa course, il va un peu plus loin frapper le poste de pilotage de la vedette. Il explose à l'intérieur, tuant le commandant Moccagatta et son équipage[11].

Le pilote du Hurricane abattu, Denis Winton, du 185^{e} Squadron, a vu un bateau immobilisé non loin. Il se dirige vers lui. Se hissant à bord, il découvre, à sa grande stupeur, les cadavres de neuf Italiens. Six heures après avoir été descendu, Winton sera récupéré par un hydravion Swordfish venu à son secours. La vedette, la MAS 452, sera remorquée jusqu'à La Valette.

L'attaque a été un échec total. Aucun maiale, aucun barchino n'ont pénétré dans les ports. Quinze cadavres seront retrouvés, 18 Italiens faits prisonniers. Ces derniers ont réussi à nager après la destruction de leurs embarcations.

Le second maiale, celui du lieutenant de vaisseau Costa et du sous-officier Berla, qui devait attaquer l'île Manoel, a connu des incidents mécaniques. Les deux hommes ont été contraints de le saborder (il sera

récupéré, ayant coulé en eau peu profonde). Ils seront capturés sur les rivages de Saint-George Bay, à l'ouest de La Valette.

Des scènes étranges se déroulent lors de ces captures. Le lieutenant de vaisseau Frossetto, pilote du premier barchino piquant sur le viaduc, a sauté à l'eau peu avant l'impact. Epuisé mais sain et sauf, il est repéré prenant pied sur la jetée. Un officier du RMA se précipite et lui ordonne de lever les mains. Frossetto s'exécute, se présente et demande une cigarette. L'ayant obtenue, il donne à l'officier sa photo en tenue avec autographe daté et ses galons...

*

L'héroïsme n'a pas été récompensé mais les Italiens rendront hommage au courage de leurs marins. Ils rappelleront la lettre écrite par Teseo Tesei à une amie avant de partir : « Quand tu recevras cette lettre, j'aurai obtenu le plus grand honneur, celui de donner ma vie pour l'honneur du drapeau. Comme tu le sais, c'est mon plus grand désir et le bonheur le plus élevé auquel puisse prétendre un homme. »

A Augusta, point de départ de la flottille, sera édifié un monument sobre mais symbolique. Sur une face on peut lire : « D'ici, le 25 juillet 1941, partirent vers Malte les braves marins de la Decima Flottiglia MAS, pour une entreprise malheureuse mais glorieuse. » Côté opposé, est inscrite la prière des combattants d'assaut de Gabriele d'Annunzio : « Je prie pour les deux, la victoire et le retour. Mais si Toi, ô Dieu, tu dois ne m'accorder qu'une chose, concède-moi la Victoire. »

*

Moccagatta, Tesei ne sont plus. Le prince Valerio Borghèse prend le commandement de la Decima Flottiglia.

Ce patricien de grande famille[12] a 35 ans. S'il ne cache pas ses sympathies pour le régime, il est d'abord connu pour ses qualités de commandant de sous-marin. Celui qu'on dénommera « le Prince noir » est d'abord et avant tout un guerrier.

D'entrée, Borghèse s'assigne un objectif ambitieux : Gibraltar. Parvenir à frapper les Anglais sur leur rocher, quel retentissement !

Plus que jamais, à l'heure des affrontements en Méditerranée orientale, Gibraltar se dresse en citadelle de la plus haute importance stratégique. Elle

contrôle les Colonnes d'Hercule. De nombreux navires de guerre ou de commerce y font escale. Ses quais ne sont jamais vides. Les Italiens n'en ignorent rien. Ils ont des intelligences de l'autre côté de la baie d'Algésiras. En connaissance de cause, les Britanniques se gardent. Leur rocher est truffé de défenses. Régulièrement, chaque nuit, pour parer à toutes incursions dans leurs eaux, ils lancent des grenades sous-marines.

La mission élaborée par Borghèse s'effectuera avec des maiali amenés à pied d'œuvre par le sous-marin *Sciré*. Le *Sciré*, commandé par Borghèse, quitte La Spezia le 10 septembre 1941. Le 19 au soir, il entre dans la baie d'Algésiras. Etre arrivé là n'est déjà pas un mince exploit, qui témoigne de la hardiesse et du métier du commandant. La Méditerranée n'est en aucun cas une Mare nostrum italienne. Le passage au large de la pointe de l'Europe, l'extrémité méridionale de Gibraltar, est étroitement surveillé[13].

Le 20, un peu après minuit, le lieutenant de vaisseau Vesco et le quartier-maître scaphandrier Zozzoli chevauchent leur maiale transporté par le *Sciré*. Leur intention est d'atteindre un cuirassé amarré dans le port.

Le maiale navigue en surface à faible allure, afin de mieux se diriger. L'entrée de la darse se devine assez bien. Curieusement, un bâtiment patrouille aux abords, tous feux allumés.

Les distances imposent maintenant de plonger. A 3 h 15, le maiale, par 26 mètres de profondeur, touche le fond. Celui-ci s'élève régulièrement. La poursuite de la progression est facilitée.

Les Anglais se méfient et grenadent systématiquement. A trois reprises, des explosions secouent le frêle esquif mais sans causer d'avaries. A 4 heures, par des fonds de 13 mètres, les deux sous-mariniers sont à l'intérieur des jetées. Ils font surface et recherchent une belle cible. Celle-ci se présente sous l'aspect d'un navire à la silhouette basse sur l'eau. Il doit être lourdement chargé. Le maiale se glisse sous la carène. Vesco et Zozzoli plaquent leurs charges et s'éloignent avec difficulté. Leurs appareils respiratoires fonctionnent mal et les ont blessés. Enfin, vers 7 heures, ils touchent la terre espagnole. De loin, ils peuvent contempler leur œuvre. Leur victime se coupe en deux sous l'explosion. Il s'agissait d'un pétrolier anglais de 2 444 tonnes, le *Fiona Shell*.

Vesco et Zozzoli n'étaient pas les seuls à l'ouvrage. Les lieutenants de vaisseau Catalano, Visintini et leurs équipiers œuvraient simultanément dans des conditions identiques. A 8 h 43, le pétrolier *Denby Dale*, 15 893 tonnes, est secoué par une déflagration qui endommage aussi un

bâtiment plus petit, amarré près de lui. A 9 h 15, le croiseur auxiliaire armé *Durham*, 10 900 tonnes, s'enfonce par l'arrière.

Au bilan, 35 000 tonnes ont été envoyées par le fond. Le succès est incontestable. Tous les Italiens indemnes ont gagné la côte espagnole. Des complicités locales[14] leur permettent de se camoufler et de s'éclipser. Quant au *Sciré*, il a regagné sa base sans attendre.

*

Novembre 1941 est un mois terrible en Méditerranée pour la Royal Navy[15]. Son porte-avions *Ark Royal* est torpillé par un sous-marin allemand alors qu'il était en vue de Gibraltar. Peu après, le cuirassé *Barham* connaît le même sort au large de Tobrouk. La Grande-Bretagne n'a plus que deux cuirassés en Méditerranée : le *Queen Elizabeth* et le *Valiant*, basés à Alexandrie.

La Decima Flottiglia MAS a déjà mené une attaque qui s'est avérée malheureuse contre Alexandrie. Conscient de l'importance de l'enjeu, Borghèse obtient de renouveler une tentative, toujours avec des maiali amenés au plus près par sous-marin. A cet effet, sont constituées trois équipes chevronnées :

– Capitaine Durand De La Penne – sous-officier plongeur Bianchi ;

– Capitaine Martellotta – sous-officier plongeur Marino ;

– Capitaine Marceglia – sous-officier plongeur Schergat.

Ces hommes, dûment sélectionnés, ne se doutent pas qu'il leur appartiendra de réaliser l'un des plus formidables exploits de la Seconde Guerre mondiale. A l'heure de leur départ, à défaut d'une certitude sur l'issue de leur mission, Borghèse sait du moins pouvoir compter sur une donnée inestimable. Les marins iront jusqu'au bout pour réussir.

A juste titre, le commandant du *Sciré* se méfiait des fuites[16]. Il quitte La Spezia le 3 décembre 1941 au soir, donnant l'impression d'une patrouille de routine. Arrivé à trois milles au large, il met son *Sciré* en panne. Discrètement, un caboteur l'accoste. Trois maiali, les numéros 221, 222 et 223, sont transférés sur le submersible et installés dans les chambres de torpilles. L'opération, à la nuit tombée, a échappé aux regards indiscrets. Puis le *Sciré* reprend sa navigation, direction l'île de Leros. Les équipages l'y rejoindront, ayant évité une partie de la fatigue de la traversée.

Le 14 décembre, après une brève escale à Leros, le *Sciré* met le cap en plongée sur Alexandrie. Il ne fait surface que de nuit pour recharger ses batteries et maintenir le contact radio avec Rome. L'observation aérienne confirme la présence de nombreux bâtiments dans le port égyptien.

A 18 h 40, le 18, Borghèse a la satisfaction de constater que sa navigation a été excessivement précise. « Alexandrie est droit en face de moi, très près. J'identifie quelques-uns de ses bâtiments caractéristiques. » Arriver là ne fut pourtant pas un voyage d'agrément. Le commandant du *Sciré* est en droit de se montrer satisfait. Il a fallu éviter les champs de mines, les patrouilles aériennes et maritimes, affronter même une sévère tempête.

La nuit est noire, le ciel sans nuages, la mer calme. Les conditions sont idéales pour naviguer et se repérer aux étoiles et à la tache brunâtre de la côte. A partir de 21 heures, les trois maiali sont mis à l'eau. Leurs équipages chevauchent leurs engins puis s'éloignent lentement. Les six Italiens ont été lâchés au nord d'Alexandrie. Bord à bord, se déplaçant en surface, ils longent la jetée de trois kilomètres protégeant la darse. L'entrée du port se situe au sud-ouest de la ville.

A hauteur du phare de Ras el-Tin, De La Penne décide de faire une pause. La mise à l'eau a été pénible et laborieuse. Il est bon de souffler quelque peu et de se restaurer avant de poursuivre.

La pointe de la jetée se rapproche. Les Italiens distinguent des silhouettes et entendent des voix. Des rondes, sans doute ? Une vedette croise à quelque distance, larguant des grenades sous-marines à titre préventif.

La fortune sourit aux audacieux. « La porte du barrage[17] avait été ouverte pour laisser entrer des navires[18]. » Trois destroyers britanniques se présentent. Les maiali, en très légère immersion, prennent leurs dispositions pour se glisser dans leur sillage et entrer inaperçus. Le remous provoqué par les bâtiments les sépare. A chacun désormais d'aller vers son destin.

De La Penne et Bianchi sont passés sans encombre. Peu après le môle de la quarantaine, ils remarquent nettement sur leur droite une stature imposante dominant des navires plus modestes. Les deux Italiens connaissaient cette présence. Depuis l'armistice franco-allemand, la Force X française avec le cuirassé *Lorraine* est au mouillage à Alexandrie[19]. Inutile de s'y attarder. Cette flotte-là est neutre. Son chef, l'amiral Godfroy, n'a pas encore renoncé à sa fidélité à Vichy.

Toujours en semi-immersion, De La Penne et son équipier s'avancent dans l'intérieur du port. Vers 2 h 15, aucun doute possible : cette ombre

majestueuse qui se dresse devant eux ne peut être que celle du *Valiant*, leur objectif. Un colosse de 35 000 tonnes ! Comme prévu, un filet antitorpilles le ceinture à une cinquantaine de mètres.

Depuis qu'il a quitté le *Sciré*, De La Penne a des ennuis avec sa combinaison isolante qui s'est déchirée et prend l'eau[20]. Le froid commence à le paralyser. Aussi, plutôt que de plonger et de s'ouvrir une brèche dans le filet, préfère-t-il passer au-dessus. L'obscurité le permet.

La manœuvre réussit. Le *Valiant* est presque à portée de main. Soudain, pour une cause inexpliquée, le maiale pique du nez. De La Penne et Bianchi ne réussissent qu'à moitié à le contrôler. Finalement, ils touchent le fond et se rendent compte qu'ils ne sont pas directement sous le *Valiant*. S'arc-boutant, ils poussent leur engin devenu inerte, moteur calé. Ce travail est épuisant. Bianchi, à bout de forces, remonte en surface pour respirer de l'air frais. Le fait-il trop brutalement ? Il perd connaissance et se retrouve flottant inanimé.

De La Penne réalise que son camarade ne revient pas. A son tour, il remonte en surface pour se rendre compte de ce qu'il en est. Ne voyant rien, il redescend à nouveau. Pendant quarante minutes, il se battra seul pour amener pouce par pouce son engin avec sa charge explosive à l'aplomb du milieu du cuirassé. Complètement épuisé, il déclenche les allumeurs à retard et nage vers la surface. A peine la tête hors de l'eau, il est pris sous le feu d'une arme automatique. Le tir s'arrête et des voix lui intiment de se porter sur l'une des bouées supportant le filet antitorpilles. Il a la surprise d'y retrouver Bianchi qui, revenu à lui, a également été repéré.

A 3 h 30, une vedette conduit les deux plongeurs à la coupée du *Valiant*. Brièvement interrogés, ils sont ensuite transférés à terre. A nouveau interrogés, ils gardent le silence. Devant leur mutisme, l'amiral Cunningham, commandant en chef à Alexandrie, qui a été alerté, ordonne de les reconduire à bord du *Valiant* et de les incarcérer dans la cale à l'avant du bâtiment. Devenus les premiers visés par une éventuelle explosion, peut-être deviendront-ils plus bavards.

Revenant à bord et lisant le nom inscrit sur les chemisettes des marins, De La Penne bien que prisonnier a une confirmation qui lui réchauffe le cœur. Il ne s'est pas trompé. Il a bien piégé le *Valiant*.

Son travail terminé, il avait fixé la mise à feu à 6 heures. A 5 h 50, il demande à voir le commandant du cuirassé, le capitaine de vaisseau Morgan. « Je lui dis que dans quelques minutes son navire sautera. Il n'y a

plus rien à faire pour l'empêcher. Le commandant peut seulement – s'il le désire – mettre son équipage à l'abri. » Morgan voudrait en savoir plus mais son interlocuteur refuse d'autres explications.

6 heures. La minuterie était bien réglée. La déflagration soulève le cuirassé, son côté tribord sérieusement endommagé. L'eau s'engouffre par les brèches. Les lumières s'éteignent tandis que le navire s'enfonce en donnant de la bande. Heureusement pour lui, le tirant d'eau de la rade est faible. L'étrave, presque tout de suite, touche le fond.

De La Penne a réussi à s'extraire de la cale enfumée et dans la confusion générale grimpe au pont principal. Son souci est son compagnon. Il a la joie de retrouver Bianchi, bien accueilli au carré des officiers. Les sujets de Sa Majesté, le calme revenu, se montrent admiratifs devant le courage et le métier des marins des commandos de la Decima Flottiglia MAS. Après avoir été correctement traités, De La Penne et Bianchi seront conduits dans la journée dans un camp de prisonniers à Alexandrie.

Peu après la première explosion, une seconde se produit, sous la coque du *Queen Elizabeth* cette fois, projetant de l'huile et des débris vers le ciel ainsi que des trombes d'eau sur le pont et les passerelles du *Valiant*. L'équipe Marceglia-Schergat avait elle aussi mené sa mission à bien.

Initialement, elle avait le porte-avions *Eagle* pour objectif. Les faits en ont décidé autrement. Comme De La Penne et Bianchi, Marceglia et Schergat se sont infiltrés dans la darse en profitant de l'entrée des trois destroyers britanniques. Ils ont toutefois été passablement secoués par les explosions plus ou moins lointaines des grenades sous-marines. Pour mieux se situer, Marceglia avait décidé de suivre une route parallèle à la côte. Intention qu'il a maintenue. Au bout de vingt minutes de navigation dans le port, il distingue un gros bâtiment que par ses dimensions il prend pour le porte-avions. Il s'agit en fait du *Queen Elizabeth* ancré entre le *Valiant* et les quais[21].

Vers 2 h 30, les deux Italiens franchissent le filet habituel de protection sans obstacles majeurs et plongent pour arriver au-dessous de la ligne de flottaison. Ils recherchent un emplacement sensible et se fixent à hauteur de la salle des machines. Soigneusement, ils détachent leur charge et la plaquent sous la coque. A 3 h 15, détonateurs amorcés, ils refont surface avec leur engin. Une heure plus tard, après quelques émotions lors d'une rencontre inopinée avec un petit patrouilleur, ils touchent au rivage. Il leur faut essayer de s'emparer d'une embarcation au port de pêche afin de gagner

au large un rendez-vous fixé au préalable avec le sous-marin *Zaffro*. La chance qui les avait accompagnés les abandonne. Suspectés, ils sont remis aux mains des Britanniques par la police égyptienne. La guerre est terminée pour eux. Mais ils ont à leur actif un cuirassé de 35 000 tonnes.

La troisième équipe avait reçu mission d'attaquer un pétrolier de 16 000 tonnes, le *Sagona*. L'opération cachait une arrière-pensée. Après leur action contre le *Sagona*, Martellotta et Marino devaient disposer tout autour des mines incendiaires. Les Italiens espéraient que ces mines seraient actionnées par l'explosion du pétrolier. Le brasier ainsi déclenché gagnerait et s'étendrait dans le port. D'autres navires seraient détruits (12 pétroliers représentant 120 000 tonnes étaient alors au mouillage à Alexandrie). Martellotta et Marino auraient préféré un objectif plus militaire. Ils ne l'avaient pas caché. Soldat dans l'âme, Borghèse les avait compris. Il les avait autorisés à attaquer le porte-avions *Eagle*, le cas échéant. Ils renforceraient ainsi l'action de l'équipe Marceglia-Schergat.

Non sans difficultés, Martellotta et Marino sont entrés dans le port. Les lames de fond des grenades anti-sous-marines les ont sérieusement secoués. Leur esquif a été projeté contre une bouée soutenant le filet d'entrée et ils ont peiné pour se dégager. Enfin, à minuit trente, ils étaient à l'intérieur en quête de l'*Eagle*. Dans l'obscurité, ils ont été eux aussi trompés. Ils se sont crus devant le porte-avions et l'ont piégé. Ayant découvert leur méprise, ils ont eu le courage de tout démonter et reprendre leurs recherches. Mais le froid commence à faire effet. Martellotta vomit et est incapable de replonger. Ayant fini par découvrir le *Sagona* accosté au quai des pétroliers, Martellotta parvient cependant à conduire son engin jusqu'au navire. Marino se charge du reste. Il fixe la charge sous la coque et amorce la mise à feu. Il est 2 h 55 lorsqu'il déclenche le retard fixé à trois heures. Avant de s'éloigner définitivement, les deux Italiens disposent comme convenu leurs mines incendiaires. Ce dernier travail accompli, ils piquent vers le rivage. Ayant détruit leurs combinaisons et leur maiale, ils se risquent en ville. Ils ne tarderont pas à y connaître le sort de leurs camarades[22].

Aux alentours de 6 heures, l'explosion sous le *Sagona* se joint à celles sous le *Valiant* et le *Queen Elizabeth*. La mission s'achève sur un plein succès. Deux cuirassés, un gros pétrolier sont immobilisés pour de longs mois. Un destroyer, le *Jervis*, aux côtés du *Sagona*, est également très sérieusement endommagé.

Churchill, évoquant les pertes de l'*Ark Royal*, du *Barham*, du *Queen Elizabeth* et du *Valiant*, écrira : « Ainsi, en quelques semaines, toute notre flotte de ligne de l'Orient se trouva anéantie en tant que force combattante. »

*

Si Malte a été un revers sanglant, Suda, Gibraltar, Alexandrie font de 1941 une année faste pour la Decima Flot-tiglia. Elle est sa grande année. Son action, avec des effectifs minimes, a pesé sur le sort de la bataille en Méditerranée.

Borghèse a développé les hommes-grenouilles (groupe Gamma), véritables fantassins des profondeurs de la mer. Ces nageurs de combat emportent autour de la taille des charges à retardement de 3 à 5 kilos. Ils sont amenés à pied d'œuvre par des maiali. Durant l'année 1942, depuis l'*Olterra*, cargo italien saboté dans les eaux espagnoles de la baie d'Algésiras, ils s'en prennent aux navires marchands, élément vital pour la survie de Malte. En transit à Gibraltar, 55 000 tonnes sont coulées ou gravement endommagées. Après le débarquement allié en Afrique du Nord, le 12 décembre, trois maiali et dix hommes-grenouilles attaquent des cargos dans le port d'Alger. Quatre bâtiments, soit 23 000 tonnes, sont coulés.

En 1942 encore, à la demande des Allemands, Mussolini envoie des barchini de la Decima Flottiglia en Crimée, au profit des troupes du général von Manstein assiégeant Sébastopol. Il leur est confié le soin d'interdire au maximum les ravitaillements par mer de la forteresse soviétique.

Le détachement italien, dénommé Colonne Moccagatta, arrive sur les lieux le 22 mai 1942[23]. Il coulera plusieurs bâtiments, dont le croiseur *Tachkent* et les sous-marins *Stich* 207 et 208. Durant ce temps, la bataille en Méditerranée continue de faire rage. La Decima Flottiglia, en décembre 1942 et en mai 1943, attaque Alger et à nouveau Gibraltar, envoyant par le fond 42 000 tonnes.

Le 10 juin 1943, elle reçoit la médaille d'or de la valeur militaire de Sardaigne. Cette décoration, plus haute distinction militaire italienne, instituée en 1833, est accompagnée de la citation suivante :

« Héritière directe de la gloire des forceurs de ports qui étonnèrent le monde par leur audace au cours de la Première Guerre mondiale et donnèrent à la Marine italienne une palme jusqu'ici inégalée, la Dixième

Flottille MAS a démontré que le grain semé par les héros du passé a porté ses fruits.

Au cours de nombreuses et audacieuses entreprises, au mépris de tous les dangers et malgré les difficultés de tous ordres, les hardis pionniers du groupe d'assaut de la Marine, formés et guidés par la Dixième Flottille MAS, sont parvenus à rejoindre l'ennemi jusque dans les rades les mieux abritées, lui coulant deux bâtiments de ligne, deux croiseurs, un contre-torpilleur et plus de 100 000 tonnes de navires marchands.

Groupe d'élite à l'esprit héroïque, la Dixième Flottille MAS est demeurée fidèle à sa devise : “Souviens-toi d'oser toujours !” »

Après l'armistice italien, en septembre 1943, à l'encontre de la quasi-intégralité de la Regia Marina, la Decima Flottiglia MAS éclatera[24].

*

Certains suivront Borghèse et mèneront le combat dans les rangs de la République sociale italienne de Mussolini. D'autres choisiront le camp des Alliés. Parmi eux, le héros d'Alexandrie, De La Penne, qui s'illustrera une fois encore au cours d'une attaque combinée anglo-italienne contre La Spezia (un croiseur et un sous-marin coulés). S'étant vu attribuer, après Alexandrie, la médaille d'or de la valeur militaire de Sardaigne, De La Penne recevra en mars 1945 sa distinction des mains de son ancien adversaire, le commandant du *Valiant*, le capitaine de vaisseau Charles Morgan, devenu amiral.

---

1 Port militaire sur la côte ouest de l'Istrie. Aujourd'hui Pula.
2 Marine royale.
3 19 navires de bataille contre 2, 127 sous-marins contre 105.
4 Petit bateau.
5 En avril 1939, l'Italie a envahi et annexé l'Albanie.
6 En novembre 1941, 60 % du tonnage partant d'Italie vers la Libye sera détruit (mois exceptionnel, le taux moyen perdu étant de 30 %).
7 Régiment d'artillerie de Malte.
8 Un peu au nord de Syracuse.
9 Hurricane MKI. Chasseur monomoteur britannique. 510 km/h, 8 mitrailleuses.
10 Macchi MC 200. Chasseur monomoteur italien. 510 km/h, 2 mitrailleuses.
11 Constatation ultérieure formelle. L'impact correspond au calibre de l'obus tiré.
12 Qui a donné des cardinaux et un pape à l'Eglise romaine. En 1803, Camille Borghèse a épousé Pauline Bonaparte, sœur de Napoléon.

13 La baie d'Algésiras se situe à l'ouest du rocher de Gibraltar. Arrivant de Méditerranée, il faut donc passer devant Gibraltar pour y accéder.

14 Si Franco, prudent, refuse de s'engager aux côtés de l'Axe, des nationalistes espagnols n'oublient pas l'aide apportée par l'Allemagne et l'Italie durant la guerre civile. Ils ne cachent pas leurs sympathies, parfois de façon très active (une division de volontaires, la division Azul, partira pour le front russe. En 1943, Franco la retirera).

15 Décembre sera aussi cruel en Extrême-Orient.

16 Par hostilité envers le régime et le nazisme, des Italiens, parfois de haut rang, ne cesseront de renseigner les Alliés. On trouve la même attitude chez des officiers de l'Abwehr. Thümmel, l'agent A 54, en est l'un des exemples les plus notoires.

17 En l'occurrence le filet anti-sous-marins.

18 Winston Churchill, *La Grande Alliance*, OC, tome II, p. 210.

19 65 000 tonnes, le dixième de la flotte française de 1939, sont ainsi immobilisées. Cette passivité n'est pas sans créer des tensions entre les marins de Godfroy et les combattants des FFL de passage à Alexandrie (la Force X reprendra le combat en 1943).

20 Cette combinaison dite Belloni, du nom de son concepteur, est fabriquée avec du caoutchouc souple. Elle a tendance à se fissurer aux poignets et au cou, ce qui est arrivé à De La Penne.

21 Les deux cuirassés sont au mouillage perpendiculairement au rivage, l'un derrière l'autre ; le *Queen Elizabeth* est le plus près de la terre.

22 Ils sont démasqués par de la monnaie anglaise qui leur a été remise avant le départ et qui n'a pas cours en Egypte. Une erreur stupide d'organisation.

23 Sébastopol tombe le 4 juillet.

24 En 1943, Borghèse préparait une attaque du port de New York à partir d'un sous-marin. Un sous-marin de poche, avec 8 charges de 100 kilos et 20 mines magnétiques, irait s'en prendre aux navires à quai.

Chapitre VI

KAMIKAZES AVANT L'HEURE

Par leur courage et leurs exploits, les marins de la Decima Flottiglia sont entrés dans la légende des gens de la mer. Il est honnête de relever qu'ils eurent des émules tout aussi vaillants. Japonais et Britanniques ont pris des risques similaires à ceux des Italiens dans des commandos sous-marins. Pour les derniers nommés, on le constatera en septembre 1943, avec l'opération menée contre le cuirassé allemand *Tirpitz*[1].

Dès le début des années 1930, le pays du Soleil levant s'est également intéressé aux sous-marins de poche que les Britanniques dénomment des *midgets* (nains). Les marins nippons croient aux possibilités de ce type de matériel, à l'instar de ce qui se déroule en Europe. A une différence fondamentale près : les Occidentaux, s'ils regardent le courage comme une vertu cardinale, veulent toujours s'accorder le bénéfice de ce que les parachutistes appellent le « ventral » : une possibilité doit exister, malgré les risques encourus, de se sortir vivant de l'aventure. De même, être fait prisonnier, pour un soldat ayant combattu jusqu'à la limite de ses forces et de ses moyens, n'est pas un déshonneur. Une telle perspective appartient à la fortune des armes. Elle impose seulement, en contrepartie, le devoir d'évasion. Encerclés, à bout de munitions, des chefs de commandos parmi les plus prestigieux, Stirling, Bergé, Newman, tomberont entre les mains de l'adversaire. Ils multiplieront ensuite les tentatives pour échapper à la captivité et reprendre la lutte.

Il en va tout autrement pour le combattant nippon. La tradition, la religion, le célèbre code bushido des chevaliers samouraïs ont façonné l'âme du guerrier japonais. La fierté nationale, l'allégeance à l'empereur y rejoignent le sens du devoir et une grande sérénité devant la mort, simple étape devant l'au-delà. Le sacrifice total est librement accepté, conduisant à un héroïsme suicidaire qui débouchera finalement sur le phénomène kamikaze : la mort voulue et choisie pour mieux servir la patrie. Cet esprit

kamikaze régentera les temps de la défaite. Il existe déjà, de fait, aux heures victorieuses. Le marin embarqué dans un sous-marin de poche part, sans le proclamer mais le sachant, pour un ultime voyage (ce sentiment est accentué encore par l'opprobre attaché au fait d'accepter d'être prisonnier). On est ainsi très loin chez les Japonais de l'ambiance existant chez les commandos alliés.

*

Les divers prototypes de midgets nippons conduisent, un peu avant la guerre, à un modèle qui sera largement employé en 1941-42 : le type A. Une série de 42 appareils sera lancée (suivie d'une de 15 en version améliorée).

Ce type A est un authentique submersible : 23,9 m de long, 46 tonnes en charge, équipage deux hommes. Bien armé avec deux torpilles de 400 m/m, il est équipé sur l'avant de couteaux coupe-filets. Point noir : il pèche par sa médiocre autonomie (148 kilomètres) et sa faible vitesse (2,3 nœuds). Ses deux torpilles en font toutefois un engin redoutable.

Avec de tels sous-marins, l'état-major nippon escompte pouvoir compenser son infériorité en bâtiments de surface. Dans ce but, il est prévu de les emmener à pied d'œuvre par des navires spécialisés (chacun pouvant transporter 12 type A). En 1940, des sous-marins « porteurs » à grand rayon d'action (26 000 kilomètres) et bonne vitesse (30 km/h) sont également équipés à cet effet. L'attaque d'objectifs très éloignés devient possible.

*

La première opération impartie aux midgets nippons est évidemment Pearl Harbor. Liberté à chacun d'intervenir à l'intérieur de la rade, entre les frappes aériennes[2].

Leur participation ne plaisait qu'à moitié à l'amiral Yamamoto, grand maître de l'attaque contre Pearl Harbor. Il craignait que leur présence ne soit décelée avant l'heure H et donne l'alerte. En outre, l'amiral était persuadé qu'une fois entrés dans la rade, ils ne pourraient plus en ressortir. Il est hostile aux opérations suicide. Il refuse l'envoi à une mort programmée, si glorieuse soit-elle. Il veut toujours laisser une chance raisonnable. Le responsable des type A l'avait assuré qu'il n'en serait rien. Les midgets réaliseraient un commando très classique. Ils ne seraient pas découverts et

parviendraient à s'échapper. Les mises en ordre effectuées avant le départ prouvent que les exécutants raisonnaient autrement[3].

Le 18 novembre, cinq sous-marins de croisière, constituant « l'unité spéciale d'attaque navale », quittent la grande base navale de Kure, dans la mer Intérieure du Japon. Chacun d'eux emmène un type A. Immergés en journée, ils navigueront très au sud. Ils devancent la force aéronavale qui ne partira que le 26 et suivra une route par le nord.

Au soir du 6 décembre, vers 23 heures, l'unité spéciale d'attaque navale fait surface, à 15 kilomètres à l'ouest de Pearl Harbor. Les lueurs d'Honolulu et de l'île d'Oahu scintillent au loin[4]. Les Américains vivent dans la quiétude leurs dernières heures de paix. A Pearl Harbor comme ailleurs.

Départ prévu à 3 h 30. Rendez-vous pour le rapatriement à l'ouest de l'île de Lanai, à 130 kilomètres de Pearl Harbor. Etant donné leur rayon d'action, les type A n'ont pratiquement pas la possibilité de regagner leurs sous-marins mères. La mission s'annonce bien comme un voyage sans retour. Au dernier moment, l'enseigne de vaisseau Sakamaki prend du retard. Son gyrocompas est défectueux. Il ne s'éloignera qu'à 5 h 30, après une réparation de fortune et incomplète. Ses camarades ont deux heures d'avance sur lui pour pénétrer à l'intérieur de Pearl Harbor.

L'accès dans la rade s'effectue par un chenal, large d'environ 1 600 mètres sur quelques kilomètres de long. L'entrée est barrée par des filets anti-sous-marins et surveillée par le destroyer *Ward*. Au-devant, s'étend une zone dite de défense marine, interdite à la navigation. Pour s'introduire, le mieux est de se glisser furtivement derrière un navire dûment habilité à se présenter.

A 4 h 58, la porte des filets anti-sous-marins est ouverte au dragueur de mines *Condor*. Un autre dragueur passe dix minutes plus tard. La porte devrait alors être refermée. Mais un cargo et un remorqueur sont annoncés. L'ouverture reste libre. Deux midgets profiteront de ce créneau.

A 6 h 30, le sous-marin de l'enseigne Iwasa est aperçu par le *Ward*, auquel une présence suspecte avait été signalée vers 4 heures du matin. Le personnel du *Ward* était sur ses gardes. Un hydravion Catalina survolant les lieux se joint au destroyer qui, à 6 h 45, ouvre le feu sur une cible devenue bien distincte. Des grenades sous-marines ont raison du petit submersible. Il sombrera à 6 h 50 devant l'entrée du chenal, par 365 mètres de fond.

L'empire du Soleil levant vient d'éprouver sa première perte de la guerre qu'il s'apprête à engager contre les Etats-Unis.

A 6 h 53, le *Ward* rend compte au quartier général de la 14e région navale à Honolulu : « Nous avons attaqué au canon et à la grenade anti-sous-marine et coulé un submersible naviguant dans la zone de défense. »

Le message, codé, ne sera pas exploité sur-le-champ.

L'enseigne Yokoyama, profitant du tumulte créé par la première attaque aérienne, a réussi à atteindre Middle Loch, à l'ouest de Ford Island, au cœur de la rade. Il est là dans une position idéale pour choisir ses cibles. Faisant surface pour ajuster ses tirs, il est localisé par le *Breese*, un vieux contre-torpilleur mouilleur de mines. Deux autres bâtiments, le *Medusa* et le *Curtiss*, le voient peu après. Tous se mettent aussitôt à tirer. Le contre-torpilleur *Monoghan* survient à pleine vitesse, au moment où Yokoyama déclenche ses deux torpilles. L'une file sans résultats entre le *Curtiss* et un croiseur léger, le *Raleigh*. L'autre se perd sur le rivage de l'île Ford. Le *Monoghan*, sur sa lancée, est déjà sur l'intrus et l'éperonne de sa masse. A 8 h 43, le midget bascule sous l'impact. Des grenades réglées à dix mètres de profondeur l'achèvent.

Le Japon a perdu son second type A.

A 9 h 31, le croiseur *Saint-Leger*, qui a réussi à se dégager des quais, fonce vers la sortie et la haute mer. Dans le chenal, deux torpilles le manquent de peu. Les vigies ont localisé les départs. Au-delà de l'entrée. De toute sa puissance, à 20 nœuds, le croiseur se précipite et en quelques coups bien réglés coule son adversaire.

Le troisième type A nippon a disparu.

Qu'est-il advenu du quatrième ? D'après diverses observations, il aurait pénétré dans la rade. Vers 18 h 50, le commandant d'un sous-marin japonais en faction devant Pearl Harbor capte un message laconique : « J'ai réussi. » Puis plus rien.

La presse nippone profitera de ces quelques mots pour attribuer à un midget le torpillage du cuirassé *Arizona* (atteint en fait par les torpilles et les bombes d'avion). L'Amirauté avait besoin d'un succès à porter au crédit de ses sous-marins[5].

Il reste un dernier midget, celui de l'enseigne de vaisseau Sakamaki, handicapé, comme déjà indiqué, par le fonctionnement défectueux de son gyrocompas. Pour se guider, le Japonais doit fréquemment faire surface. A 8 h 15, le destroyer *Helm*, premier bâtiment ayant réussi à quitter la rade, l'aperçoit sur son tribord avant. Les canons tirent. Le type A disparaît

derrière des coraux. Mais il a été endommagé en heurtant un récif. Un tube lance-torpilles est obstrué. Des gaz nocifs s'échappent des batteries.

Toute la matinée, Sakamaki et son coéquipier Inagaki luttent pour remettre leur engin en marche et gagner l'entrée du chenal. A 14 heures, le second tube lance-torpilles est à son tour détérioré par un écueil. Le midget désarmé est devenu inutile. Sakamaki décide d'essayer de rejoindre le point de rendez-vous de Lanai. Espoir illusoire, dans l'état du midget ballotté par les flots. En soirée, le sous-marin s'échoue à 200 mètres des rivages nord d'Oahu. Inagaki se noie en s'efforçant de rejoindre la côte à la nage. Sakamaki, épuisé et inconscient, sera découvert sur la grève par une patrouille américaine. Il sera le premier prisonnier japonais.

Après la guerre, Sakamaki, rescapé malgré lui, a fait le récit de ses difficultés et de ses vains efforts. L'homme est sincère. Son texte n'a rien d'un plaidoyer pro domo. Il reflète l'obstination du combattant japonais pour aller jusqu'au bout, quel qu'en soit le prix.

« L'air comprimé et le gaz de la batterie fuyaient ; à l'intérieur du sous-marin, l'air était dangereusement vicié.

Il était près de midi. Nous n'avions rien fait. Je devenais très nerveux. Les deux destroyers qui patrouillaient dans le port ressemblaient à deux gros chats jouant avec une souris. Je voulais en couler un avec ma dernière torpille – pas un petit comme ceux-là, mais un gros cuirassé, le Pennsylvania.

Mon bâtiment heurta un récif de corail à l'entrée du port. Par miracle, nous parvînmes à le maintenir à flot. Nous découvrîmes une avarie du mécanisme de lancement de la torpille. Notre dernière arme était maintenant inutilisable. Mon sous-officier, Inagaki, me demanda ce que nous allions faire : “La seule chose à faire, c'est de foncer sur le Pennsylvania.” Il était évident qu'une telle manœuvre entraînerait notre destruction.

Je décidai de tenter néanmoins l'opération : pourtant, un sentiment d'échec me taraudait. Les larmes coulaient sur mon visage.

Le sous-marin avait perdu presque toute sa puissance, mais j'espérais encore pouvoir repartir au combat. Nous essayâmes de prendre de la vitesse en nous dirigeant vers l'île. Une fumée blanchâtre s'échappait des batteries qui s'étaient vidées de leur électricité. Elles risquaient d'exploser à tout moment mais nous n'avions pas peur. Nous regardions la mort en face.

Un nouveau choc contre un récif. L'heure était venue d'utiliser les explosifs qui nous permettraient de détruire notre sous-marin : celui-ci ne devait pas tomber entre les mains de nos ennemis. »

Le mécanisme d'autodestruction ne fonctionnera pas.

Le bilan global de l'unité spéciale d'attaque navale est l'échec absolu. Les cinq midgets engagés sont détruits, neuf marins tués ou disparus. Le dixième prisonnier. Pour aucun résultat. Cependant, cette expérience malheureuse n'altère pas la foi dans les sous-marins de poche. Ce qui va conduire les Japonais à relancer deux autres commandos sous-marins d'envergure : l'un contre la base de Diégo-Suarez, à Madagascar, l'autre contre celle de Sydney en Australie.

Commando contre Diego-Suarez

Le 5 mai 1942, par crainte d'une mainmise japonaise sur la partie occidentale de l'océan Indien, les Britanniques ont déclenché l'opération Ironclad. Au terme d'une résistance française brève mais déterminée, ils ont occupé la frange nord de Madagascar et en premier lieu la rade de Diégo-Suarez[6].

Cette rade, à la pointe nord-est de la Grande Ile, est un remarquable port naturel en eau profonde. Gallieni, premier gouverneur général français, à la fin du XIX^e^ siècle, l'avait remarqué. Il avait chargé le commandant Joffre, le futur maréchal de 14-18, de l'organiser en base navale militaire. Les navires trouvent des fonds de 25 à 30 mètres à l'intérieur et peuvent accoster par 12 à 15 mètres. L'accès s'effectue par un goulet large de trois kilomètres, que l'îlot de Nosy-Volana sépare en deux passes. La plus méridionale, la passe d'Oranjia, est la seule accessible (en principe).

Après leurs succès contre les Français, les Britanniques ont retiré le gros de leurs forces. Ils ont toutefois laissé à Diégo-Suarez le cuirassé *Ramillies*, trois destroyers et deux corvettes, pour le cas où une menace se préciserait. Le printemps 1942 est encore le temps de l'expansion japonaise (d'où Ironclad).

En mars 1942, sur ordre formel de Yamamoto, semble-t-il, ont été établis les plans des deux opérations sous-marines à mener simultanément par des sous-marins de poche, dans l'océan Indien occidental et le Pacifique-Sud.

Leur but tend à contrer les implantations britanniques existantes et à démontrer la capacité nippone de frapper loin et fort. A cet effet, le 30 avril 1942, quatre sous-marins de croisière ont quitté le nord-ouest de la Malaisie pour l'océan Indien, emportant trois midgets et un hydravion de reconnaissance. Cet hydravion, un Yokosuka E 14 Y1[7], dénommé Glen par les Alliés, est effectivement conçu pour être démonté et transporté par sous-marin. Mis à l'eau, il décolle, effectue sa mission et revient amerrir près du sous-marin porteur.

Les quatre sous-marins partis de Malaisie ont été ravitaillés en mer par un pétrolier armé et ont poursuivi vers l'ouest. Leur hydravion a effectué des reconnaissances des ports le long de la côte orientale de l'Afrique : Durban, East London, Port Elizabeth. Le 29 mai, à 22 h 30, il a survolé Diégo-Suarez. Son passage n'a pas attiré l'attention. Les Britanniques l'ont pris pour un appareil français parti de la zone encore sous le contrôle des troupes de Vichy. Ce vol a confirmé la présence anglaise à Diégo-Suarez et l'intérêt de la mission confiée aux midgets.

Trois type A étaient prévus. Deux seulement ont été lancés dans la nuit du 29 au 30 mai, à 18 kilomètres des rivages malgaches. Un appareil s'est révélé inutilisable. L'opération repose sur l'enseigne de vaisseau Iwasa, l'enseigne Akeida et leurs compagnons. L'aventure est pour eux aussi risquée que celle de Pearl Harbor. La passe d'Oranjia, 15 kilomètres de long, est réputée pour ses récifs et ses courants. Les navires ennemis sont amarrés à Antsirane, face à la ville de Diégo-Suarez, dans un secteur bien défendu.

Les instructions de Yamamoto ont été respectées. Les équipages doivent pouvoir rentrer. Ils ont donc reçu consigne de saborder leurs sous-marins après l'attaque et de gagner à pied un rendez-vous terrestre en bordure de la côte.

Dans le déroulement des événements, tout conduit à penser qu'un seul midget franchit la passe d'Oranjia et s'infiltre dans la baie. L'autre a dû disparaître en pleine mer. Le 30 mai, à 20 h 55 très exactement, une torpille frappe sur son avant bâbord le cuirassé *Ramillies*. Quelques instants plus tard, une autre torpille atteint le pétrolier de 7 100 tonnes *British Loyalty*, qui sombre immédiatement. Le cuirassé, avec une énorme voie d'eau, commence à s'enfoncer par l'avant. Il faut rapidement le délester de ses réserves de carburant et de munitions pour le maintenir à flot.

Sitôt le torpillage, les corvettes britanniques sillonnent et grenadent la base de Diégo-Suarez. Durant toute la nuit, elles cherchent vainement à établir un contact. Le midget a cependant dû être endommagé. A moins que son équipage n'ait respecté les consignes de sabordage ? Il sera retrouvé échoué deux semaines plus tard.

Ayant abandonné leur bâtiment, l'enseigne Akeida et son équipier, découverts au bout de quinze jours, refuseront de se rendre et seront abattus, fidèles à la ligne implacable des guerriers japonais.

Le coup porté est rude pour la fierté britannique. Ses défenses ont été percées apparemment sans difficultés. Le *Ramillies* gagnera à grand-peine Durban et sera immobilisé durant près d'un an. Après le *Barham* en novembre 1941, le *Valiant* et le *Prince of Wales* en décembre de la même année, la Navy a perdu un autre cuirassé à un moment où elle en avait tant besoin.

ATTAQUE CONTRE SYDNEY

Tandis qu'une première flottille sous-marine nippone s'en allait vers l'Afrique du Sud et le canal de Mozambique, une seconde se dirigeait vers l'Australie via Truk[8]. Celle-ci est un peu plus forte que celle destinée à l'océan Indien : deux sous-marins porteurs d'hydravion (I21 et I 29), quatre sous-marins avec midgets (I 22, I 24, 1 27 et I 28). Au cours du déplacement, l'I 28 sera intercepté et coulé par un sous-marin américain.

Les reconnaissances des Glen ayant localisé une importante concentration dans la rade de Sydney, un regroupement s'opère à 75 kilomètres au sud-est. Il y a effectivement du beau monde dans la majestueuse rade de Port Jackson (6 kilomètres de profondeur sur 3 de large) : des croiseurs lourds (*Chicago* américain, *Canberra* australien), un croiseur léger, des destroyers, des corvettes, des navires marchands. Des sous-marins ont de quoi s'occuper, à condition de s'introduire dans les lieux. L'armada alliée est théoriquement bien protégée : habituels filets à l'entrée, nombreux navires de surveillance. Deux navires anti-sous-marins, deux dragueurs de mines, des patrouilleurs de divers gabarits rôdent.

Cette protection n'est pas sans lacunes. Sydney vit comme en temps de paix. La guerre paraît loin. L'éclairage urbain n'a pas dérogé à ses habitudes. Les ateliers de réparation de la pointe de Garden Island, en

particulier, dans le fond du port, sont brillamment illuminés durant la nuit. Visibles de très loin, ils constituent un repère parfaitement identifiable. Les défenses statiques prêtent également à redire. Le filet d'entrée est incomplet et comporte des brèches aux deux extrémités. Significatif de l'ambiance régnante, un Glen survole le site le 30 mai, vers 4 h 30. Par deux fois, il vire au-dessus du *Chicago*. L'officier de quart le prend pour un hydravion américain. Un commando sous-marin bénéficie ainsi de conditions favorables pour s'infiltrer dans la rade.

Le 31 mai, au crépuscule, les sous-marins porteurs, à l'est de Sydney, abandonnent trois midgets : Ha 21 de l'enseigne Keiyu, Ha 14 de l'enseigne Chumau, un troisième, non identifié avec certitude, de l'enseigne Ban. Pour arriver à portée de leurs objectifs, les équipages ont de l'ordre de 35 à 40 kilomètres à parcourir. Ils sont munis d'excellentes cartes, de photographies aériennes récentes et de vivres pour une semaine. Les recommandations de Yamamoto n'y changeront rien. Leur retour s'annonce aléatoire, eu égard aux distances et aux moyens ennemis dans la place. Dès qu'ils se seront manifestés, ils auront des meutes à leurs trousses.

Avec la nuit, les commandants de bord disposent pour se guider des lumières qui balisent les contours de la côte. L'échancrure de l'entrée de baie, large fenêtre plongée dans l'obscurité entre deux promontoires, s'ouvre avec précision. A 20 heures, le Ha 14 pénètre le premier dans l'avant-rade. Un quart d'heure après, il est pris au piège du filet antitorpilles et se fait repérer par un remorqueur de passage. L'alerte est donnée, mais la réaction n'est pas rapide. Toujours l'ambiance temps de paix ! De longues minutes s'écoulent sans signe de branle-bas. Pourtant, l'enseigne Chumau ne parvient pas à profiter de ce délai pour se libérer. Un patrouilleur finit par déboucher. Ses Vickers entrent en action, tandis qu'il prépare un grenadage. Se voyant perdu, Chumau se saborde avec son midget. A 22 h 35, le Ha 14 disparaît dans les flots aux approches de l'entrée de la rade.

L'incident du Ha 14 a déclenché une alerte générale dans Sydney, sans répercussions immédiates, le répit accordé à Chumau l'a montré. Les lumières sur les quais brilleront jusqu'à 23 h 25. Le port est toujours aussi éclairé lorsque l'enseigne Ban, bien entré dans la rade à 22 h 57, fait surface à 500 mètres sur tribord du *Chicago*. Il tombe dans le faisceau d'un projecteur du croiseur et essuie des feux d'armes automatiques puis d'un canon de cinq pouces (127 m/m). Plusieurs navires se sont mis également en chasse. Ne distinguant plus rien, ils concluent que l'intrus a été coulé.

Il n'en est rien. A 23 h 10, Ban, obstiné, émerge à nouveau au nord-est de Garden Island dont les lumières éclairent toujours le mouillage du *Chicago*. Bien qu'aperçu et pris à partie, il parvient à 23 h 26 à lâcher ses deux torpilles. La première fait long feu et s'en va mourir sur la grève. La seconde manque de peu le *Chicago*, glisse sous un sous-marin hollandais, le *Kix*, et termine sa course contre le vieux ferry *Kuttabul*, transformé en caserne flottante. L'explosion tue 19 marins et en blesse 10 autres. La chasse continue, mais Ban réussit à s'éclipser. Il gagne très certainement la sortie de la rade et s'évanouit en mer. Sa trace ne sera jamais retrouvée.

Le troisième midget, le Ha 21 de l'enseigne Keiyu, est détecté vers 22 h 50 devant l'entrée de la baie. Grenadé, secoué, il est cependant opérationnel puisqu'il surgit à 3 heures du matin à l'intérieur du port. Son itinéraire se perd car il ne cesse d'être traqué et soumis à de violents grenadages. Il est vu pour la dernière fois à 5 h 30 près du rivage, dans la partie nord de la rade. Découvert par la suite par un scaphandrier, on constatera que son équipage l'avait sabordé et s'était suicidé. Ses torpilles étaient toujours en place. Le couteau coupe-filet obstruait les orifices de sortie des tubes, les rendant inutilisables. Très certainement est-ce la raison du geste de Keiyu et de son coéquipier[9].

Hormis les malheureuses victimes du *Kuttabul*, l'opération Sydney, contrairement à celle de Diégo-Suarez, n'a eu aucun résultat pratique (même si la propagande nippone se targuera de la destruction du cuirassé *Warspite*). Seul élément positif pour les Japonais : une certaine psychose d'attaque sous-marine créée sur le littoral australien.

*

Pearl Harbor. Diégo-Suarez. Sydney. Un seul succès et encore d'envergure limitée, à Diégo-Suarez, payé au prix fort. Tous les midgets engagés ont disparu avec leurs équipages. Les trois commandos sous-marins se sont transformés en opérations suicide devant l'échec. Se reconnaît bien là l'esprit japonais, fort éloigné de celui des commandos. Déjà s'amorce la notion de kamikaze, dans laquelle le commandement nippon, Yamamoto disparu, s'enfoncera, voyant se profiler la défaite. Les midgets japonais œuvreront ainsi à l'avenir[10]. Ils ne pourront plus prétendre au titre de commando.

1 Voir chapitre XXI.

2 Les Japonais ont procédé à deux raids aériens lors de l'attaque du 7 décembre 1941 contre Pearl Harbor. Le premier à 7 h 56, le second à 8 h 40. Voir *La Grande Histoire de la Seconde Guerre mondiale*, tome IV (tome I de l'édition Multipages. Du même auteur, chez le même éditeur).

3 Ces exécutants, à l'exception d'un seul, n'étaient pas volontaires. Ils avaient été affectés là pour leurs qualités physiques et psychologiques.

4 La rade de Pearl Harbor s'évase en « chou-fleur » dans la partie méridionale d'Oahu, l'une des principales îles de l'archipel d'Hawaii.

5 L'explosion de l'*Arizona*, provoquée par des torpilles, a fait plus d'un millier de victimes.

6 Faut-il rappeler que Madagascar est à l'époque colonie française et relève de l'autorité de l'Etat français du maréchal Pétain ? Voir *La France coloniale*, tome II. Du même auteur, chez le même éditeur.

7 Yokosuka E 14 Y1. Monomoteur de 11 mètres d'envergure, pesant 1 450 kg au décollage. Autonomie 880 kilomètres, vitesse 245 km/h. Equipage 2 hommes. En 1942, l'un de ces E 14 Y1, parti du sous-marin 1 28 avec quatre bombes au phosphore de 75 kilos – donc sans passager –, atteindra l'Oregon et tentera de déclencher des incendies de forêts. La tentative, sans grands résultats pratiques, aura un gros impact psychologique. Elle sera le seul bombardement du territoire nord-américain durant la guerre.

8 Truk, dans l'archipel des Carolines, un peu au nord de l'équateur, a été transformé en très importante base navale par les Japonais. (Ancienne possession allemande, l'archipel des Carolines avait été confié au Japon par mandat de la SDN en 1919.)

9 Les Ha 21 et Ha 14 seront renfloués par les Alliés et exposés dans des musées.

10 Avant cette ultime phase, des midgets seront utilisés à Guadalcanal contre des cargos américains. Un seul succès, l'incendie de l'*Alchiba*, le 28 novembre 1942, leur sera crédité.

Chapitre VII

QUI OSE GAGNE

Curieuse guerre que celle menée en Libye ! Il semblerait que les belligérants jouent au yo-yo. Non pas dans un plan vertical mais dans un plan horizontal. L'un avance, l'autre recule et vice versa. Cela à plusieurs reprises dans un champ de bataille accolé, pour l'essentiel, aux rivages méditerranéens.

Les Italiens du maréchal Graziani, profitant des préoccupations britanniques durant l'été 1940, se sont aventurés sur la frontière Egypte-Libye. Ils se sont avancés quelque peu en territoire égyptien avant de « dresser leurs tentes ». Certes, ils campent encore à 500 kilomètres du delta du Nil, mais à Londres on ne plaisante pas avec une telle situation : Alexandrie, Le Caire, le canal de Suez menacés ; l'accès au pétrole irakien entrouvert.

Le 9 décembre, la réaction s'enclenche. En quelques semaines, le petit général irlandais O'Connor remporte une victoire foudroyante. Tobrouk, Benghazi occupées. 130 000 Italiens capturés. Il n'y a plus de X^{e} armée italienne. Tripoli est à portée de main[1], mais Churchill donne la priorité à la Grèce, où la Wehrmacht est venue donner la main à l'Italie là encore malmenée. O'Connor perd son fer de lance : la 7^{e} DB et la 6^{e} DI australienne[2].

Au même moment, devant la déconfiture de son allié, Hitler décide aussi d'intervenir à son tour en Libye. Le 12 février 1941, le général Erwin Rommel, l'ancien commandent de la VII^{e} PD au printemps 1940, débarque à Tobrouk. Le premier chassé-croisé va commencer.

Surprenant son monde, l'Afrikakorps, à partir du 31 mars, reconquiert le terrain perdu. Benghazi est réoccupée, le siège mis devant Tobrouk. Le 15 juin, l'opération « Battleaxe », riposte anglaise, se solde par un fiasco. A son tour, l'Afrikakorps campe aux portes de l'Egypte.

Furieux, Churchill remplace le commandant en chef, le général Wavell, qui pourtant n'avait pas démérité[3]. Les subordonnés paient souvent les mécomptes du Premier ministre. Un chef du même style, le général Auchinleck (« The Auck », le faucon), remplace Wavell au Caire. Il reçoit instruction formelle de passer à l'offensive et de reprendre le terrain perdu. Pour déclencher cette contre-attaque, Auchinleck, faute de moyens, est contraint de faire patienter l'irascible Churchill. Enfin, le 18 novembre, débute l'opération « Crusader ». Son issue, durant quelques jours, est incertaine avant que le 7 décembre les troupes allemandes et italiennes n'entament leur repli. Tobrouk est dégagé. Le 24 décembre, l'Union Jack flotte à nouveau sur Benghazi. Le bras de fer Rommel-Auchinleck a tourné en faveur du second.

*

Les commandos constitués en Grande-Bretagne n'échappent pas aux aléas du front libyen. Trois d'entre eux, les commandos n^{os} 7, 8 et 11, sont envoyés au Moyen-Orient. Ils forment la Layforce, sous les ordres du lieutenant-colonel Robert Laycock.

Ces unités spécialisées et entraînées en vue de coups de main ne sont pas employées en tant que telles. Dans un premier temps, elles sont maintenues en réserve afin d'aller prendre possession de l'île de Rhodes aux mains des Italiens. Le projet n'aboutit pas. Finalement, après quelques opérations mineures et raids sur les côtes de Cyrénaïque, la Layforce est disloquée. Les états-majors locaux ont besoin d'hommes. Ils regardent les commandos comme un luxe superflu. Heureusement, de grands patrons comme Auchinleck ne s'enfermeront pas dans ces préjugés de bureau.

*

Au sein de la Layforce arrivée au Moyen-Orient, se trouve un jeune lieutenant de 26 ans, David Stirling, qui appartient au commando numéro 8 des Guards. Avant la dislocation de la Layforce, il obtient du colonel Laycock l'autorisation d'effectuer avec quelques camarades un stage de parachutiste.

Le sol du pays des Pharaons manque de douceur pour se recevoir. Surtout en été. Desséché et durci, il offre la souplesse et le moelleux de la brique.

Les cailloux, en prime, meublent généralement la DZ. Le lieutenant Stirling « se casse » à l'entraînement et hérite de deux mois d'hôpital. Ce temps mort lui permet de réfléchir et de déboucher sur des conclusions aussi simples que précises.

Les actions présentement menées par les commandos sont trop lourdes. Elles mettent en œuvre des effectifs trop importants. De l'ordre de 200 hommes chaque fois. Surprise, souplesse ne jouent pas. Tout est à repenser. Agir par petites équipes très mobiles intervenant sur des objectifs de valeur stratégique : PC, aérodromes, centres de renseignements, etc. Frapper « au point faible là où personne n'attend ».

La doctrine Stirling est là en puissance. L'appliquer passe par un minimum de moyens impliquant un feu vert supérieur. Le 4 juillet 1941, avançant encore avec des béquilles suite à son accident de saut, Stirling se présente au QG des forces britanniques en Egypte. Le général Richtie, sous-chef d'état-major du général Auchinleck, lui fait bon accueil et l'écoute attentivement. « Ce projet correspond exactement à nos besoins actuels. » Auchinleck à son tour est séduit par les idées du jeune officier, qui allient originalité et audace. Stirling propose, pour soutenir la prochaine offensive, d'aller avec des équipes de quatre à cinq hommes attaquer les aérodromes allemands de Tmimi et Gazala, à 150 kilomètres à l'ouest de Tobrouk ! Preuve de son assentiment, Auchinleck nomme Stirling capitaine et l'autorise à recruter 65 volontaires.

Aisément recrutée chez des anciens de la Layforce, l'unité ainsi créée part se regrouper et s'entraîner à Kabrit, en bordure du canal de Suez. Dans ce vaste camp, à 130 kilomètres à l'est du Caire, tout le Commonwealth semble s'être donné rendez-vous. Sikhs, Hindous, Australiens, Néo-Zélandais, Sud-Africains y côtoient Ecossais, Gallois, Irlandais et Anglais.

Surgit alors une vieille connaissance : Dudley Clarke. Le colonel du War Office, l'inspirateur des commandos, est maintenant général au GQG du Caire. Comme on le sait jamais à court d'imagination, il dirige une section d'état-major occupée à mettre sur pied un vaste plan de dissuasion. Il tend à laisser supposer aux reconnaissances aériennes adverses que des forces importantes, blindés, planeurs, parachutistes, se rassemblent dans le désert. Des cantonnements et des camps fictifs ont été installés, avec mannequins et simulacres d'activité. Dudley Clarke a baptisé la formation responsable de ce tape-à-l'œil et de cette mise en scène : « Brigade SAS » (Special Air Service Brigade).

Apprenant que Stirling forme une petite unité de commandos parachutistes, il s'empresse de l'intégrer à son organisation. Le groupe Stirling devient le détachement L de la brigade SAS. Stirling le reconnaîtra par la suite : « C'est pour faire plaisir à Dudley Clarke que nous avons appelé ainsi notre formation. » L'enfant estompera le père. La brigade de dissuasion disparaîtra vite. Le détachement L deviendra le régiment SAS. Au départ, il ne compte que 60 hommes. En aucun cas, l'effectif traditionnel d'une authentique brigade. Quoi qu'il en soit, le SAS est né. On parlera à l'avenir des SAS. Y avoir appartenu sera revendiqué comme un honneur.

Mais qui est donc exactement ce David Stirling, créateur du SAS ? En 1941, il a 26 ans. Incorporé dans les Scots Guards, envoyé sur le front français en 1940, il fait partie des rescapés de Dunkerque. Dès les demandes de volontaires pour les commandos, il a répondu présent afin de se battre et d'échapper à la routine. Un de ses amis, le général Fitroy Maclean, un ancien du SAS également, décrit ce lieutenant au gabarit de joueur de rugby (1,98 m) :

« David est un grand type brun et robuste, à l'allure nonchalante, mais en réalité extrêmement vif. Il apportait à ces raids [du SAS] sa hardiesse de conception, et aussi bien dans leur élaboration que dans leur exécution, ce que Lawrence a appelé le sixième sens : une folle audace, le don de l'improvisation qui invariablement prenait l'ennemi par surprise. »

A son égard, Laycock, devenu général, a écrit :

« C'est à la fois un chef d'une qualité exceptionnelle et le soldat le plus insuffisamment décoré de toute la guerre. Il aurait mérité plus d'une fois les plus hauts honneurs militaires que puisse décerner un souverain, si le règlement n'exigeait pas qu'un officier supérieur ait assisté aux hauts faits et rédigé les citations... et les officiers supérieurs n'étaient jamais là pour assister aux raids de Stirling à l'arrière des lignes ennemies[4]. »

*

L'équipe de départ compense sa modicité par sa qualité. Uniquement des volontaires, presque tous aguerris. Au total, 7 officiers, 12 sous-officiers, 48 hommes de troupe. Dans l'encadrement, derrière Stirling, émergent les lieutenants Paddy Mayne et Jack Lewis.

L'Irlandais Paddy Mayne a le sang chaud et une force physique redoutable. Il aurait boxé son commandant de compagnie, comportement

qui aurait précipité son départ chez les commandos. A la fin de la campagne de Libye, il détiendra un record : plus de 100 avions détruits de sa main.

Jack Lewis vient des Welsh Guards. Il mettra au point la bombe, avec produits incendiaires et explosifs, qui portera son nom. Cet engin « miracle », à déclenchement par crayon à retard, est léger et peu encombrant. Un homme peut en transporter un bon nombre dans son havresac.

*

La vie à Kabrit est rigoureuse. On ne chôme pas, au « Camp de repos Stirling ». Exercices physiques, instruction au sabotage, tir, navigation de nuit, radio-communication, étude de l'armement ennemi se succèdent. Bien entendu, l'entraînement parachutiste se poursuit, avec les risques inhérents. La petite brigade SAS déplore deux morts lors d'une séance de saut.

Parallèlement, Stirling bouleverse les structures traditionnelles de l'infanterie : sections, groupes. Il forme des petites équipes de quatre. Elles peuvent agir séparément ou si nécessaire en se regroupant.

*

Le démarrage de l'opération « Crusader », montée par Auchinleck afin de reconquérir la Libye, a été fixé au 18 novembre. En vue d'épauler l'offensive, le SAS reçoit mission de détruire de nuit des avions ennemis sur les cinq aérodromes autour de Gazala.

A la mi-novembre 1941, la ligne de front, autant qu'on puisse parler d'une ligne de front dans le désert, s'établit à une centaine de kilomètres à l'ouest de la frontière Egypte-Libye. Gazala, à l'ouest de Tobrouk, se situe à environ 200 kilomètres de la frontière. Eu égard aux distances, au moins 300 kilomètres depuis la zone de contact, la seule mise en place possible du SAS s'annonce par parachutage.

Les hommes proposent. La météo dispose. Une tempête de sable souffle dans la nuit du 15 au 16 novembre sur la région de Gazala. Les pilotes ne parviennent pas à se repérer. La soixantaine de parachutistes largués tombe dispersée et à 30, 60, voire 90 kilomètres, suivant les cas, de ses objectifs. Les parachutes à matériel sont emportés par le vent. Impossible de les récupérer dans l'obscurité. Le commando se retrouve dépourvu d'explosifs. Une seule issue : rentrer faute de pouvoir exécuter la mission.

Vingt paras seulement rejoignent les véhicules du retour ! L'échec est douloureux pour Stirling. Quant aux sceptiques, qui ne manquent pas dans les états-majors du Caire, ils ont beau jeu pour décrier les commandos et leurs méthodes insolites.

Le patron du détachement L – le terme est toujours de rigueur – a compris : il doit se procurer un moyen de locomotion plus sûr, plus précis que le parachutage, lequel comporte tant de risques à l'arrivée au sol.

A quelque chose malheur est bon ! Le repli de Gazala a permis à Stirling de faire connaissance avec une formation à la réputation bien assise : le LRDG, Long Range Desert Group (traduction française : groupe du désert à long rayon d'action). Ce sont les véhicules du LRDG qui ont récupéré et ramené les rescapés de la tentative sur Gazala.

*

Ce LRDG est aussi à sa manière un commando, avec un créateur historique, le major Bagnold.

Durant la Première Guerre mondiale, des patrouilles automobiles légères ont sillonné le désert égypto-libyen, bien que disposant d'un matériel à la fiabilité aléatoire. Elles menaient la lutte contre les Senoussis, alors alliés des Turcs[5]. Dans les années 30, un officier en garnison au Caire, R.A. Bagnold, organise avec des camarades de longues randonnées dans le désert égyptien. Il exploite et développe l'acquis des patrouilles automobiles légères de 14-18, perfectionnant le compas solaire, imaginant des plaques d'acier perforées pour dégager les véhicules ensablés. Ses expéditions permettent de mieux appréhender l'univers désertique, ses pièges et ses possibilités, et de reconnaître des itinéraires.

A l'été 1940, Bagnold, un peu par hasard, est affecté à l'état-major de Wavell au Caire. Il avait jadis préconisé, sans succès, la création d'une colonne du désert. Il en reparle. L'actualité lui donne raison. Wavell l'écoute et l'approuve. Le 27 août 1940, la première colonne est prête. Les véhicules sont des camions Ford, châssis haut, à larges pneus, charge utile 1500 kg. Les hommes, tous volontaires, proviennent en majorité au départ du groupement néo-zélandais du Moyen-Orient[6]. Ces natifs de la lointaine Nouvelle-Zélande s'adaptent très vite. Beaucoup possèdent chez eux des voitures ou des tracteurs. La mécanique ne leur est pas inconnue (dans le

désert, une telle expérience n'est pas inutile). Souvent enfants de la terre, une vie rustique ne les effraie pas.

Point heureux : les magasins d'armes ne lésinent pas sur les fournitures et tapent sur leurs stocks. Le LRDG est bien équipé en mitrailleuses Lewis, canons de 20 m/m Bofors ou Breda, fusils et pistolets. Il a de quoi faire parler la poudre, y compris contre les avions, car pour lui le premier danger surgit du ciel. Dans les immensités de sable ou de pierre, attention à ne pas être aperçu en un espace par trop découvert. Ce serait offrir de belles cibles aux chasseurs allemands ou italiens. Parfois, à défaut de pouvoir se dissimuler, il est bon de posséder de quoi se défendre.

L'eau, le carburant représentent les impératifs de base. Des déplacements de 1 800 kilomètres aller-retour depuis les bases égyptiennes supposent de ne pas partir les mains vides. Cette nécessité conduira à installer des bases relais à l'intérieur même du désert libyen. En s'emparant de Koufra le 1er mars 1941, le Français Leclerc rend un grand service au LRDG[7]. Koufra, à 900 kilomètres au sud de Tobrouk, servira longtemps de grande base arrière. D'autres relais seront implantés progressivement plus au nord, pour se rapprocher du littoral méditerranéen, principal théâtre des combats : à Siouah, à Djarabub, à Jalo même encore plus à l'ouest. Les avances allemandes contraindront par moments à abandonner ces oasis, points de départ et de retour si précieux.

Doté de surcroît de puissants moyens de liaison radio, le LRDG s'avère parfaitement adapté à des missions diverses : transporter des agents, tendre des embuscades, miner des itinéraires, transmettre des renseignements, secourir des aviateurs accidentés, etc. Presque continuellement éclaté en petits détachements, il agit en véritable commando sur les arrières adverses.

Le retour de Gazala a donc permis à Stirling de découvrir l'outil bien rodé du LRDG. Il mesure très vite tout ce que celui-ci peut lui apporter. Ses équipages, depuis plus d'un an, sillonnent le désert et le connaissent. Comme des marins sur l'océan, ils savent s'y orienter et s'y déplacer. Ils ont la possibilité de déposer discrètement les gens du SAS à courte distance de leurs objectifs. Ils sont à même de les récupérer, leur job accompli, et de les ramener à bon port.

Coup de foudre réciproque ? Peut-être ! D'entrée, le LRDG séduit les SAS par son métier. Les SAS, à leur tour, enthousiasment le LRDG par l'audace et l'originalité de leurs entreprises. L'accord se noue. De cet étroit partenariat et de cette stricte collaboration sortira un tandem redoutable.

*

Fin novembre, le LRDG, résultat de la conquête menée par l'« Oasis Force », dispose d'une base avancée à Jalo. Cette oasis ingrate, mal approvisionnée en eau potable, infestée par les mouches, possède un atout : sa position en plein cœur du désert de Cyrénaïque. Tobrouk est à 400 kilomètres au nord-est, le golfe de Grande Syrte à 250 au nord-ouest. A partir de Jalo, il est possible de lancer des raids de commandos contre les aérodromes côtiers entre Benghazi et Tripoli.

Pour Stirling, le moment opportun est venu d'effacer Gazala et de démontrer son savoir-faire. Après des débuts difficiles, l'opération Crusader, sous l'impulsion énergique d'Auchinleck, commence à faire basculer le fléau de la balance. Depuis le 7 décembre, Rommel retraite en Cyrénaïque, talonné par la VIII^{e} armée britannique. Frapper au sol les avions ennemis serait d'un bon soutien aux unités engagées contre le Renard du désert. Les cibles ne manquent pas. Toute une série d'aérodromes s'alignent d'est en ouest : Tagedabia, el-Agheila, Timet, Nofilia, Syrte...

Si Agheila est relativement proche de Jalo, Timet, Syrte s'en situent à 600 kilomètres. L'approche sera longue et délicate, pour une attaque fixée à la nuit du 14 décembre.

Les sept camions qui emmènent Stirling et ses équipiers sont lourdement chargés. Rien n'a été oublié, à commencer par les indispensables filets de camouflage. Les premières journées du déplacement s'étaient déroulées sans incidents, lorsqu'à 70 kilomètres de Syrte un Ghibli italien de reconnaissance[8] décèle la colonne. Trois bombardiers se manifestent bientôt sans résultats, mais l'alerte a très certainement été donnée. Stirling ne peut plus compter sur la surprise. Il décide en conséquence de scinder sa troupe en deux éléments. Avec le sergent Bough il partira pour Syrte, confiant à Mayne le soin de s'occuper de Timet. Timet est à 50 kilomètres au-delà de Syrte. La notion de surprise y est encore jouable. Raisonnant de la sorte, le chef du SAS n'a pas tort et double ses chances en multipliant les cibles.

Pour tromper le Ghibli qui poursuit ses rondes dans le ciel, les sept véhicules font ostensiblement demi-tour. Profitant d'un accident de terrain, les SAS sautent à terre. A la nuit, ombres fugitives et invisibles, ils s'en iront vers leurs objectifs.

Le lendemain, d'un promontoire dominant l'aérodrome de Syrte, Stirling constate que les bombardiers Caproni aux couleurs de la maison de Savoie décollent à intervalles réguliers pour ne plus revenir. En fin de journée, le terrain est vide. Manifestement, il a été abandonné. Le mouvement repéré des sept camions du SAS en est peut-être la cause ? Les appareils sont partis pour une base plus éloignée. Le chef rentrera bredouille.

A défaut, l'adjoint obtient des résultats au-delà de toute espérance : 24 avions détruits par Mayne à Timet et sans la moindre perte, malgré un décrochage mouvementé rapporté par le caporal Seekings :

« Nous n'avions pas parcouru cinquante mètres quand le premier avion explosa. On s'arrêta pour regarder mais voilà que le second qui était plus proche se mit aussi à exploser, alors on se mit à courir. Après quelque temps, on s'est senti en sécurité et on s'est arrêté pour jeter un coup d'œil. Quel spectacle ! Les avions qui explosaient de tous côtés et le bruit terrifiant de l'essence qui prenait feu et des bombes qui éclataient[9]... »

Seekings se souvient encore d'un détail personnel. Mayne a forcé l'allure pour rejoindre les véhicules du LRDG qui les attendent au point de rendez-vous. En arrivant, le caporal assoiffé demande à boire à un camarade qui se trompe de gourde. Seekings avale une grande lampée avant de se rendre compte qu'il boit du rhum. Il finit en titubant et se hisse à grand-peine dans un camion où il ne voit pas le début du voyage retour.

Les autres raids connaissent les déboires et les fortunes de Stirling et Mayne. Sur el-Agheila, Lewis tombe aussi sur un terrain vide. Il doit se contenter de quelques véhicules. A Tagedabia, le lieutenant Fraser et ses équipiers remportent un succès spectaculaire, après une attente éprouvante. Ils réussissent à se faufiler sur le terrain ; mais la présence de sentinelles les contraint pendant une bonne heure à demeurer immobiles avant de pouvoir aller déposer leurs charges. Le bouquet final les paie largement : 37 explosions, soit 37 avions incendiés. Le vacarme déclenché facilite le repli.

24 chez Mayne. 37 chez Fraser : le SAS aligne 61 avions hors d'usage. Formidable bilan à l'actif d'une poignée d'hommes. Stirling s'inquiétait. Ses idées sur les commandos continuaient de trouver des sceptiques au Caire. Il avait à démontrer leur efficience. Chose faite et bien faite ! Conforté, il s'offre le luxe de relancer la mise, toujours pour soutenir « Crusader », et demande au LRDG de le ramener sur les lieux. Noël ne sera guère fêté chez les SAS, en 1941 !

A Syrte, il y a de nouveau des avions mais l'aérodrome est sévèrement gardé. Des blindés allemands ne cessent de patrouiller. Impossible, faute de temps, de se glisser à l'intérieur du dispositif. Quelques véhicules mitraillés seront les seuls témoins du passage de Stirling.

Qui contesterait que Mayne, outre l'audace, possède une baraka insolente. A Atmet, il découvre un parking plein et peut renouveler les exploits de sa précédente visite. 27 appareils s'embrasent derrière ses pas.

A Nofilia, l'opération obtient un succès limité, dont le sergent Lilly a fait un compte rendu : « Avant l'aube du 26 décembre, nous avions atteint Nofilia et trouvé pour nous cacher un endroit d'où nous pouvions surveiller le terrain d'aviation. Il n'y avait pas beaucoup d'appareils sur le terrain et les rares qui étaient là se trouvaient très éloignés les uns des autres, mais nous avions réussi à relever leur position. Dès que la nuit tomba, il fallut s'avancer jusqu'à l'aérodrome et on commença à déposer une bombe à bord du premier appareil. Nous venions juste d'en déposer une dans le second quand la première explosa : nous n'utilisions alors que des détonateurs prévus pour un délai d'un quart d'heure. Ensuite, l'aérodrome fut évidemment envahi par la troupe et nous fûmes bien près d'être capturés, tandis que nous battions en retraite. Mais on était déçu de n'avoir pu détruire que deux appareils. »

Le repli, le lendemain, est tragique. Un Savoia repère la petite colonne du LRDG qui reconduit le groupe Lewis vers Jalo. Une rafale de mitrailleuse frappe mortellement l'inventeur des bombes qui portent son nom.

Dans le même secteur, Fraser constate que son objectif, le terrain de Marble Arch, est vide. Il n'a plus qu'à rentrer. Personne du LRDG au rendez-vous prévu. Une marche de 350 kilomètres commence pour regagner les lignes britanniques. Huit jours d'une terrible épreuve contre la soif, coupés de quelques embuscades sur des convois isolés, afin de récupérer un peu d'eau.

*

Au début de janvier 1942, Stirling effectue un regroupement général à Kabrit. Avec 88 avions détruits au sol, le SAS a largement apporté sa pierre à « Crusader ». La contre-attaque d'Auchinleck s'achève sur une victoire. La menace immédiate sur l'Egypte est écartée, Tobrouk a été dégagée et Rommel obligé de se replier en Tripolitaine. Des places germano-italiennes,

Bardia, Salloum, Halfaya, ont été encerclées. Elles seront bientôt contraintes de capituler.

Les premières semaines de 1942 voient donc le SAS à Kabrit. Ce répit est le bienvenu. Les organismes avaient besoin de souffler.

Alors qu'il se préoccupe de réorganiser sa troupe et de la renforcer, Stirling apprend fortuitement la présence de parachutistes français en Syrie. Ces Free French, qui seraient une cinquantaine, brûleraient d'en découdre. Stirling voit tout de suite en eux des recrues exceptionnelles. Profitant d'un passage du général de Gaulle à Beyrouth, il se précipite pour récupérer des garçons brevetés de Ringway et dont l'engagement chez les FFL prouve la résolution.

Le début de l'entretien avec le chef de la France Libre manque de chaleur. Stirling a beau exposer ses idées, les résultats obtenus, il se heurte à un mur : « Ces Français doivent combattre avec leur drapeau sous commandement français ! » C'est du reste dans cette perspective que de Gaulle les a envoyés au Levant. « Au revoir, Sir ! »

Dépité, Stirling, avant de se retirer, grommelle : « Vous êtes encore plus têtu que les colonels de l'armée anglaise ! »

Son interlocuteur a compris la petite phrase.

« Vous n'êtes pas anglais, me semble-t-il ?

– Mais non, mon général : je suis un bon Ecossais. »

Ecossais ! Voilà qui change tout, et Stirling d'évoquer les vieux liens entre l'Ecosse et la France. L'homme du 18 juin reprend la conversation et finalement donne son accord. La première compagnie de parachutistes de la France Libre s'intégrera au SAS de Stirling. Celui-ci a eu la main heureuse : le « French Squadron », comme il sera bientôt appelé, apportera un joyau dans sa cassette.

Stirling, le SAS. Bergé, les paras de la France Libre. On trouve toujours une personnalité hors du commun aux origines d'une entité fameuse. Pierre Bergé est un enfant du Sud-Ouest, où il est né en 1909. Gascon, il a de son terroir l'accent rocailleux, la verve et le dynamisme souriant. Jeune officier, il a appartenu à la 601^{e} compagnie d'infanterie de l'air du capitaine Geille. Des ennuis de santé ont interrompu sa carrière parmi les pionniers du parachutisme militaire français. En mai 1940, capitaine à titre temporaire au 13^{e} RI, il se bat dans le Nord. Blessé à trois reprises, évacué, il se retrouve le 17 juin chez ses parents dans les Landes. Mais pour lui, la guerre ne s'achève pas sur l'armistice signé par le gouvernement Pétain. Il

parvient à s'embarquer sur un navire polonais, le *Jean Sobieski*, à destination de l'Angleterre. Le 23 juin, il débarque à Plymouth. Le lendemain, il se présente au général de Gaulle. Il est à cette date l'un des premiers de ceux qui oseront rompre leurs amarres pour rallier le chef du camp du refus.

Fort de son passé, Bergé se déclare prêt à mettre sur pied une compagnie de parachutistes. De Gaulle est intéressé mais, avec les aléas du moment, le dossier traîne un peu. Enfin, le 29 septembre 1940, par ordre général n^{o} 765, est créée la 1re compagnie d'infanterie de l'air, rattachée aux Forces aériennes françaises libres. Bergé est désigné pour en prendre le commandement.

Sans attendre le décret officiel, il avait commencé à recruter. Le 25 décembre 1940, 25 Français, soit deux officiers dont Bergé, 4 sous-officiers et 19 hommes de troupe, reçoivent leur brevet britannique de parachutiste à l'issue du stage de Ringway. Grand moment pour ces volontaires, prêts moralement et physiquement à toutes les aventures. Des stages de sabotage suivent, tandis que d'autres arrivées renforcent l'effectif initial.

Dans la nuit du 14 au 15 mars 1941, une équipe s'envole pour une première action de commando. Cinq paras commandés par Bergé sautent en Bretagne. Opération « Savanah » en vue d'attaquer et de détruire un car menant chaque matin des aviateurs allemands de Vannes à l'aérodrome de Meucon. Sur le fond, il s'agit d'instaurer chez l'ennemi un sentiment d'insécurité. L'entreprise échoue : la liaison journalière a été supprimée, les aviateurs logeant désormais à Meucon. Bergé rejoindra la Grande-Bretagne par sous-marin, le 5 avril. L'échec n'enlève rien à la hardiesse des exécutants. Un mois plus tard, toujours dans le même esprit, trois autres paras atterrissent près de Mimizan, dans les Landes. Ils font sauter une centrale électrique et rentrent par l'Espagne, bien aidés par un petit réseau de résistance mis en place par Bergé.

Au 1er mai 1941, les parachutistes français comptent 9 officiers, 19 sous-officiers, 70 hommes de troupe. L'unité est alors scindée en deux :

– une section destinée à travailler en métropole dans le cadre du BCRA du colonel Passy ;

– une section appelée à mener le combat en uniforme.

Ils sont ainsi 52 à prendre place le 21 juillet sur le *Cameronian*, pour une destination tenue secrète. Les tenues coloniales perçues laissent seulement

supposer qu'il s'agit de pays chauds. Sur les 52 quittant Glasgow, 22 tomberont au combat.

Le périple est long, très long. Freetown en Sierra Leone. Le Cap à la pointe du continent africain. Durban, sur la côte orientale de l'Afrique du Sud, après 45 jours de mer. Changement de navire. Seconde traversée de l'équateur. Longue remontée de la mer Rouge. Suez puis mouvement sur Beyrouth et finalement Damas. C'est à Damas que rejoint le lieutenant Augustin Jordan, ancien du 2e RSM et FFL de la première heure. Jordan sera le grand adjoint de Bergé.

Le 15 octobre 1941, l'unité prend la dénomination de 1re compagnie de chasseurs parachutistes. La suite est connue. Rencontre de Gaulle-Stirling : le 2 janvier 1942, Bergé et ses hommes gagnent Kabrit. Ils appartiennent désormais au SAS. Les occasions de s'affirmer ne leur manqueront pas.

A l'instar de leur chef, suivant l'expression populaire, *« ils en veulent »*. Ils s'appellent Guichaoua, Royer, Logeais, Gillet, Bourmont, Mouhot, Jacquier. Impossible de mentionner tous ces braves que d'autres rejoignent au fil des semaines : Zirnheld, Martin, Legrand...

D'ores et déjà, en mars 1942, ils montrent leur savoir-faire. Deux équipes de 12, sous les ordres de Bergé et Jordan, quittent Kabrit. 130 kilomètres de marche à pied dans le désert avant de s'infiltrer de nuit sur le terrain d'aviation anglais d'Heliopolis. Ce n'est qu'un exercice, mais patrouilles et sentinelles ont été doublées afin de faire obstacle au raid des Frenchies. Eux se glissent jusqu'au parking et plaquent leurs « cartes de visite » sur les avions avant de se rendre à la cantine. Les Anglais stupéfaits applaudissent l'exploit des « mangeurs de grenouilles ». S'ils l'ont réalisé chez eux, ils le réaliseront de même sur un aérodrome allemand.

*

Si l'année 1941 a été sévère pour la Grande-Bretagne, envers et contre tout elle se termine bien pour Stirling.

Il a prouvé que ses méthodes étaient bonnes. Son SAS a remporté sur les terrains d'aviation libyens des succès spectaculaires. Il se renforce des paras français qui formeront le IIIe Squadron (mieux connu comme « French Squadron »). Il a obtenu une reconnaissance officielle. Il portera l'insigne qu'il a lui-même dessiné : le glaive ailé surmontant la célèbre devise *« Who dare wins »* (« Qui ose gagne »).

Fin décembre, il a été promu commandant. Un an plus tôt, il n'était qu'un simple lieutenant.

---

1 Encore que... il reste 700 kilomètres à parcourir mais face à des troupes italiennes démoralisées.

2 Lui-même sera fait prisonnier peu après. Le 6 juin, sa voiture tombe par mégarde sur une patrouille allemande dans le désert.

3 Il a tant à faire avec peu : la Libye, l'Erythrée, la Somalie, la Grèce, la Crète et en plus l'insurrection irakienne, suivie en juin-juillet 1941 de l'intervention – à laquelle il s'était opposé – en Syrie et au Liban français.

4 *Commandos extraordinaires*, p. 10.

5 Retournement de situation : en 1940-1945, par hostilité envers l'occupant italien, ces Senoussis se montrent généralement favorables aux Britanniques. Ces derniers leur promettront en 1942 l'indépendance de la Libye après la guerre.

6 Ce recrutement s'élargira par la suite.

7 En rappelant que pour cette conquête la base de départ de Leclerc était Fort-Lamy (N'Djamena), soit à 1 600 kilomètres de Koufra.

8 Ca 309 Ghibli Caproni. Bimoteur léger italien de reconnaissance.

9 Le *Régiment SAS*, OC, p. 59.

Chapitre VIII

OBJECTIF ROMMEL

1942, en Méditerranée orientale, sera une grande année pour le SAS. Ses prouesses feront date. Avant de les relater, il faut revenir sur un commando de novembre 1941, aussi malheureux que courageux. S'il avait réussi, l'issue de la bataille en Egypte-Libye eût été assurément plus rapide.

*

L'opération « Crusader » démarre, on le sait, le 18 novembre 1941. Aux yeux de Churchill et d'Auchinleck, elle est primordiale. Elle doit reconduire l'impétueux Rommel loin là-bas, en Tripolitaine. Pour l'appuyer et donner à la VIII^{e} armée britannique le maximum d'atouts, des actions simultanées sont organisées. Stirling et ses hommes sautent, avec les déboires rapportés, dans la région de Gazala. Une Oasis Force s'emparera le 29 novembre de Jalo, afin d'établir une véritable planche d'appel pour des raids dans le sud de la Cyrénaïque.

Ces entreprises ne sont pas négligeables. Une autre les surpasse par son ambition. Elle vise ni plus ni moins qu'à décapiter le camp adverse.

Au GQG du Caire, Erwin Rommel est devenu la bête noire. Depuis son arrivée à Tripoli au début de 1941, le flux s'est irrémédiablement inversé en Libye. Le général allemand, imprévisible, surgit où nul ne l'attend et frappe comme la foudre. Ce chef au regard implacable vaut à lui seul une armée, par ses décisions et l'élan qu'il donne à sa troupe.

Personne ne s'est vanté d'en avoir eu l'idée. Sans doute hantait-elle les esprits. Si celui qu'Auchinleck baptisera « Notre ami Rommel » venait à disparaître, l'ennemi ne serait plus ce qu'il est. Les chances de « Crusader » s'en trouveraient décuplées. Alors, pourquoi ne pas tenter contre lui un coup de commando ? Les moyens existent. Même si la Layforce est en cours

d'éclatement, tous ses membres n'ont pas encore été affectés dans d'autres unités.

Les services de renseignement pensent avoir localisé le PC adverse. La « villa de Rommel » serait une grande bâtisse dénommée la Prefettura, située à Beda Littoria[1]. Ce centre italien de colonisation sur la via Balbia a été édifié non loin des ruines de l'antique Cyrène[2], à une vingtaine de kilomètres de la côte.

Curieusement, personne ne s'étonne de cette localisation à 200 kilomètres à l'ouest de Tobrouk et à 300 kilomètres de la zone de contact Bardia-Solloum. Les cerveaux des états-majors britanniques raisonnent en fonction de ce qui se passe chez eux. Leur QG a pris du recul. Il vit au Caire, loin à l'arrière, machinerie traditionnelle aux locaux et horaires rituels. Avec Rommel rien de semblable. L'homme n'est pas du style à s'éterniser dans un PC fixe. Chef ardent, il se déplace sans relâche et le plus souvent à l'avant. Il va, vient, observe, constate, juge et commande.

Un travail de reconnaissance préparatoire est effectué par le capitaine J.E. Haselden de la Force arabe libyenne, formation constituée par les Anglais avec des Libyens hostiles aux Italiens. Personnage d'une trempe assez extraordinaire, figure déjà légendaire du désert dans la lignée d'un Lawrence d'Arabie, Haselden parle l'arabe et l'italien. Seul ou accompagné d'un guide, il se promène habillé en bédouin et a su gagner la confiance des Libyens[3]. Le 10 octobre, il est déposé par le sous-marin *Torbay* sur la côte de Cyrénaïque. Durant une semaine, il circule avec un indigène et se renseigne. Récupéré par le LRDG, il rentre à Alexandrie le 27 octobre. Son rapport confirme l'existence d'un important PC allemand à Beda Littoria. La présence de Rommel y a été signalée.

L'opération se bâtit finalement sur un ensemble de renseignements assez flous. Rien n'établit véritablement que Rommel réside habituellement à la Prefettura de Beda Littoria.

L'exécution du coup de main est confiée à un très jeune major de 25 ans, Geoffrey Keyes. Cet officier a de qui tenir. Il est le propre fils de l'amiral Keyes, le héros d'Ostende en 1918. Bon sang ne saurait mentir. Derrière un visage juvénile et souriant, se cachent une résolution farouche et une ardeur au-dessus de toutes les défaillances.

Keyes appartient au 11^{e} commando de la Layforce. Devant la mission qui lui est impartie, son patron, le colonel Laycock, se montre très réservé. Il estime les chances de réussite très faibles et regarde presque l'entreprise

comme une action kamikaze, ce qu'il ne saurait approuver. Mais Keyes se veut partant envers et contre tout. Derrière lui, le GQG du Caire télécommande plus ou moins ce commando, qui pourrait peut-être le débarrasser du Renard du désert. Quel soulagement !

Le 10 novembre en soirée, les deux sous-marins *Torbay* et *Talisman* quittent discrètement Alexandrie, direction la Cyrénaïque. Le *Torbay* est un habitué de ce genre de voyage. Un mois plus tôt, il avait emmené Haselden. A son bord, Keyes, 2 officiers et 25 de ses hommes, ainsi qu'un interprète palestinien et deux guides senoussis. Laycock a embarqué sur le *Talisman* avec le restant de l'effectif (au total 6 officiers et 53 membres du 11e commando). Malgré ses réticences quant au bien-fondé de l'expédition, le colonel a tenu à participer. Même si la place du commandant de la Layforce n'est pas là... Il veut se rendre compte personnellement du déroulement et aider au repli. Il se doute que ce dernier ne sera pas tâche aisée. Les exécutants auront bien du monde à leurs trousses. Les deux sous-marins transportent également deux bateaux pliables, servis par une équipe du Special Boat Service, et 14 dinghies en caoutchouc capables de débarquer chacun deux personnes avec leurs équipements. Avant son départ, Keyes s'est vu remettre une lettre de Mohammed Idris. Le chef des Senoussis[4], exilé en Egypte, demande à ses partisans d'apporter toute aide au major britannique.

Ce n'est qu'en mer, à deux jours d'Alexandrie, que Keyes et Laycock dévoilent à leurs compagnons le but de l'opération : « Avoir Rommel. » Que faut-il entendre par là ? L'enlever ou le tuer ? Dans le contexte, plus probablement le tuer. Pour tous les participants, si l'enjeu est risqué, il répond pleinement à leur conception du travail volontairement choisi au sein d'un commando. Le projet ambitieux ne peut que soulever l'enthousiasme. C'est donc une troupe au moral élevé qui se prépare à gagner Beda Littoria.

Haselden avait sauté en précurseur dans l'intérieur des terres. Il a loué un cheval à un indigène libyen anglophile et avec des guides indigènes s'est dirigé vers le point de débarquement. Au soir du 13 novembre, il est en place sur la côte, près du village de Hamma, au nord-ouest de Beda Littoria.

La navigation des deux submersibles, l'arrivée en précurseur d'Haselden, tout s'était bien déroulé. Mais lorsque le *Torbay* et le *Talisman* arrivent en vue de la Cyrénaïque, la mer est grosse. Elle forcit de minute en minute. Les conditions de mise à terre, où 25 hommes débarquaient à l'heure, ne

ressemblent en rien à celles des exercices sur une plage paisible près d'Alexandrie. Même si le fanal clignotant d'Haselden se distingue à quelques centaines de mètres sur la grève, sur le pont des sous-marins rien n'est simple. Les bâtiments roulent dangereusement. Les dinghies sont balayés par les lames. Les hommes s'épuisent à récupérer les containers insubmersibles de matériel qui flottent à la dérive à bout de corde.

Le *Talisman* est resté en surveillance un peu au large, tandis que sur le *Torbay* on se bat pour atteindre le rivage. Laycock pense reporter les débarquements lorsque le signal lui parvient que le groupe *Torbay* est à terre. Il se risque à débarquer, malgré le peu de temps encore disponible. La mer est toujours aussi mauvaise. Onze hommes, sept dinghies sont emportés. Le temps qu'ils soient récupérés, la lune se lève. La masse du sous-marin se distingue de loin. Le commandant ordonne de se retirer. Son navire est trop visible et menace de s'échouer. Quatre dinghies seulement, dont celui de Laycock, ont réussi à rejoindre le rivage.

Au matin, le chaud soleil africain se manifeste. Il est le bienvenu. Les hommes trempés et frigorifiés peuvent se sécher et nettoyer leurs armes. Keyes fait le point. Au terme d'une nuit agitée, il ne dispose que d'un effectif minoré de moitié. Ses plans qui comprenaient quatre volets sont à modifier[5]. Le sabotage des lignes de communications téléphoniques d'un PC italien à Cyrène, la destruction d'un centre de renseignements également italien à Appolonia[6] sont abandonnés. L'effort se concentrera sur la « villa de Rommel » et un pylône téléphonique à un carrefour routier proche de Cyrène. Une vingtaine d'hommes partiront avec Keyes pour Beda Littoria, les autres, une dizaine, en direction de Cyrène. Le colonel Laycock demeurera sur place avec trois hommes, pour assurer le repli.

Les deux Senoussis connaissant la région ont disparu lors du débarquement. Haselden fournit l'un de ses guides. Lui-même se chargera de sectionner des lignes téléphoniques au sud de la via Balbia, pour entraver les liaisons ennemies et augmenter la sécurité de ses amis.

Le soleil de Libye n'a pas brillé longtemps. Les nuages porteurs d'ondées reviennent et se maintiennent. Cette pluie tenace fait remarquer à Keyes, éternel optimiste, que les sentinelles se tiendront à l'abri à l'intérieur. Mince consolation pour des hommes ruisselants sous l'averse.

Il faut pourtant partir et marcher. Un escarpement accidenté et rocheux barre la route de l'intérieur. Il est franchi avec difficulté par le commando qui, le 15 au soir, a relativement peu progressé. Intempéries, peur ? Le

guide d'Haselden abandonne. Keyes ne peut compter que sur une mauvaise carte et sa boussole.

A l'aube du 16, Keyes fait disperser ses compagnons dans les broussailles afin de dormir un peu et de reprendre force. Durant la journée, des indigènes se manifestent[7]. L'un d'eux, moyennant 1000 lires, est d'accord pour mener de nuit le commando à Beda Littoria.

L'obscurité venue, la progression reprend. Au bout de deux bonnes heures, l'orienteur annonce être à sept ou huit kilomètres du but et se dirige vers une large grotte où règne une très forte odeur de chèvres. Qu'importe ! L'endroit est sec et à l'abri du vent et des bourrasques. Keyes s'y installe pour la nuit.

Le matin suivant, le 17 donc, le commandant toujours infatigable s'éloigne avec une petite équipe afin d'étudier sur place les modalités d'attaque. Le déluge le force à rebrousser chemin. Il préfère garder ses gens au sec afin qu'ils soient dispos pour le final. Un adolescent envoyé en éclaireur revient avec des précisions qui permettent d'établir un croquis des lieux. Le gamin indique notamment l'emplacement de la tente de garde. Selon lui, les sentinelles s'y tiendront certainement s'il continue à pleuvoir.

Au cours de l'après-midi, Keyes procède à un ultime briefing pour préciser et répartir les missions : pénétrer dans la Prefettura, détruire le groupe électrogène, surveiller les accès, saboter les véhicules en stationnement. Une fois maître des lieux, le commando avec les explosifs qu'il transporte « fera sauter la demeure », avec ses occupants... « Island » sera le mot de passe, avec en réplique « Arran », nom de la première base d'entraînement en Ecosse.

A 18 heures, tout le détachement quitte la grotte. Les visages ont été barbouillés de noir avec un bouchon brûlé. Des chaussures type basket rendent la marche silencieuse. Eu égard au mauvais temps, à l'obscurité totale, à la nature du terrain, Keyes se donne six heures pour atteindre son objectif. Il devrait donc arriver sur les lieux vers minuit.

Beda Littoria, modeste centre de colonisation, hormis la place du marché, n'a rien d'africain. Ses maisons en béton, aux larges ouvertures et aux toits plats, rappellent l'Italie du Sud. La via Balbia, Tripoli-Egypte, édifiée sous Mussolini, la traverse sur toute sa longueur. La « villa de Rommel », la fameuse Prefettura, grande bâtisse cubique entourée de cyprès, se dresse un peu en retrait, au nord de la route.

Sous la pluie qui n'a pas cessé, le commando se glisse lentement en file indienne dans le village. En arrivant à hauteur de la grand-place, le guide, fidèle jusque-là, refuse de poursuivre. La crainte des Allemands ! Il réclame sa paie... Patience ! Au retour seulement.

Keyes profite de cet intermède qui a stoppé la petite colonne pour s'avancer avec le sergent Terry afin de reconnaître les abords de la Prefettura. Tout était calme et silencieux, lorsque l'un de leurs compagnons laissés en arrière trébuche sur une boîte de conserve. Aussitôt, les chiens se mettent à aboyer. Un habitant, paniqué, ouvre une fenêtre et hurle. Devant ce tintamarre, un officier italien et un auxiliaire libyen sortent d'une maison proche. Devinant des silhouettes, ils les interpellent. L'interprète palestinien du commando a le bon réflexe. Il transmet les propos en allemand. Le capitaine Robin Campbell, l'adjoint de Keyes, réplique dans la même langue avec arrogance. Il s'exprime tant et si bien que l'Italien et son auxiliaire s'éloignent, persuadés d'avoir affaire à une patrouille allemande effectuant une ronde.

L'incident a pris du temps que Keyes et Terry ont exploité. Ils ont atteint la Prefettura et coupé les barbelés ceinturant le jardin tout autour. Les renseignements fournis par le jeune indigène deux jours plus tôt sont exacts. Comme l'avait noté le garçon, la pluie a fait rentrer la garde. Terry est reparti chercher ses camarades, que Keyes dirige vers l'arrière de la maison. Une porte conduit certainement à l'intérieur mais elle est solidement verrouillée. De même, les fenêtres sont trop hautes pour y accéder facilement, et de surcroît barricadées. Le seul accès est par l'entrée frontale. Keyes s'en approche avec Campbell, Terry et six hommes. Les autres se postent autour de la bâtisse.

Campbell parle parfaitement l'allemand. Il frappe à la porte et demande à entrer. Un feldgrau casqué se manifeste sur le seuil. Keyes lui plaque un revolver dans les côtes mais l'individu se défend et crie. Campbell doit faire feu. Cette fois, la surprise est perdue. L'alerte est donnée. Keyes ordonne aux siens de foncer.

Un large hall, faiblement éclairé, s'ouvre devant eux. Sur la droite, un escalier mène aux étages. Plusieurs portes se devinent sur les côtés. Sous l'une d'elles, à gauche, filtre un rayon de lumière.

Keyes l'entrouvre brutalement et projette une grenade dans la pièce. Un sous-officier allemand, le sergent Kowacic, est tué sur le coup. Un autre est indemne. Au premier étage, le lieutenant Kaufholz ne dormait pas. Il se

précipite dans la cage d'escalier, son pistolet à la main. Apercevant Keyes, il tire et l'atteint en plein cœur avant que Campbell ne l'abatte d'une rafale de pistolet mitrailleur. L'officier allemand mortellement blessé a encore l'énergie pour tirer à nouveau sur Campbell qui s'affaisse.

Dehors, une autre rafale éclate. Le lieutenant Jaeger tentait de s'échapper, en pyjama, par une fenêtre. Un membre du commando a été plus prompt. Presque aussitôt, un simple soldat, du service du courrier, est tué lui aussi dans le jardin. Manifestement, il se portait au secours de la sentinelle de l'entrée.

Le silence s'établit. Les deux officiers britanniques sont hors de combat. Keyes a été tiré à l'extérieur et Campbell s'est traîné sur le pas de la porte. Dominant sa douleur, il passe le commandement à Terry pour faire sauter la villa et diriger le repli.

Le commando a largement de quoi transformer la Prefettura en un amas de décombres. Mais impossible de déclencher les explosifs. La pluie a détrempé les détonateurs et les mèches. Seul le groupe électrogène peut être détruit par une grenade.

Keyes est mort. Campbell, une jambe brisée, est intransportable[8]. Le sergent Terry conduit le décrochage. Le lendemain en fin d'après-midi, le commando arrive en bordure de côte, où Laycock attendait. Aucun écho du second groupe parti pour faire sauter le pylône de Cyrène (on apprendra par la suite qu'il a réussi mais que tous ses membres ont été faits prisonniers).

Au crépuscule, le *Torbay* se manifeste à 400 mètres du rivage. Chacun se voit déjà sauf. Hélas, les signaux de Laycock ne sont pas perçus du sous-marin qui pourtant, lui aussi, émet des appels. Pour les 22 rescapés présents sur la grève, il ne reste qu'à attendre la nuit suivante, dans l'espoir du retour du sous-marin, et d'ici là se cacher dans un fond d'oued.

Vers midi, le jour suivant, ils sont attaqués par des indigènes aspirant à les dépouiller, puis par des Italiens. Cette seconde menace est plus sérieuse. Ils sont localisés. Sans illusions sur les possibilités de résister longtemps, Laycock ordonne d'éclater en petites équipes. A chacun de choisir son destin, essayer de retrouver le LRDG, espérer en la venue du *Torbay*, attendre camouflé l'arrivée de la VIII^{e} armée.

Tous seront finalement capturés[9], sauf Laycock et Terry. Après 41 jours de vie nomade, le colonel et le sergent seront recueillis par la VIII^{e} armée débouchant non loin de Cyrène. Un formidable exploit militaire et humain.

*

Pour sa vaillance, Keyes sera promu lieutenant-colonel et recevra la Victoria Cross[10] à titre posthume. Il sera inhumé avec les honneurs militaires dans le petit cimetière de Beda Littoria, sur une colline à 1500 mètres au sud du village. Sur la croix en bois est inscrit :

Major Geoffrey Keyes
VC, MC[11]
Gef 17.11.41[12]

A côté de lui reposent les quatre tués allemands (la sentinelle qui appartenait à la Feldgendarmerie survivra).

Rommel a dépêché son propre aumônier pour les obsèques religieuses. Le général allemand se montre là d'une parfaite correction envers celui qui envisageait de l'éliminer. Il le restera. Comme tous les hauts responsables militaires allemands, il recevra par la suite l'ordre formel de Hitler du 18 octobre 1942[13]. Ordre monstrueux qui explique bien des crimes commis par les SS et la Wehrmacht. Cet ordre, Rommel ne l'appliquera jamais.

*

Le commando « Objectif Rommel » se déroule et s'achève très mal. Son objectif était ambitieux, le risque à hauteur de l'enjeu. La disparition de Rommel aurait eu des répercussions considérables sur la guerre en Libye. L'échec ne provient pas des exécutants, d'une audace et d'un métier exemplaires. Les renseignements défectueux sont les grands responsables du fiasco. Beda Littoria n'était qu'une halte très occasionnelle pour Rommel. La Prefettura abritait seulement le PC arrière de l'intendance de l'armée allemande. Elle n'était en aucun cas le QG d'un chef en perpétuel déplacement. Une étude sérieuse du curriculum vitae de l'intéressé aurait montré que le 15 novembre était la date de son anniversaire. Ce jour-là, il le célébrait à Rome avec son épouse. Loin de Beda Littoria.

*

Si le résultat escompté n'est pas atteint, le commando, en dépit de ses pertes, présente un côté bénéfique : il force les Allemands à mieux se garder à l'intérieur, donc à immobiliser des troupes pour rien. A l'heure de « Crusader », ce n'est pas un mince bénéfice.

« Objectif Rommel » rappelle également une évidence : pour réussir, un commando doit d'abord se bâtir sur des renseignements fiables. Ce préalable est un impératif. A défaut, le courage et le sacrifice sont inutiles.

---

1 Aujourd'hui Sidi Rafaa.

2 Cyrène, cité prospère, fut la principale ville grecque puis romaine de la Cyrénaïque.

3 Haselden sera tué l'année suivante, lors d'une attaque contre Tobrouk.

4 Futur roi de Libye en 1951, détrôné par le colonel Kadhafi en 1969. Connu aussi sous le nom de Sayed Idris es Senoussi. La Libyan Arab Force, à quatre bataillons, a été levée à son instigation.

5 Dans la perspective, outre « l'objectif Rommel », de saper les arrières ennemis au moment du déclenchement de Crusader.

6 Sur la côte, à 20 kilomètres au nord-est de Beda Littoria.

7 Beda Littoria se situe dans le djebel Akhdar, région côtière au nord de la Cyrénaïque. Suite aux pluies hivernales, cette contrée est relativement favorable aux cultures et donc habitée (ce qui explique en partie la colonisation italienne).

8 Il sera correctement soigné par les Allemands.

9 D'après Paul Carell (*Afrika Korps*, OC), les membres du commando, camouflés parmi la population, seront trahis par des habitants soudoyés moyennant 80 livres de farine et 20 livres de sucre par Anglais livré.

10 La Victoria Cross, fondée en 1856, est la plus haute décoration militaire britannique. 1346 Victoria Cross ont été accordées de 1856 à 1945.

11 Victoria Cross, Military Cross.

12 Gefallen (tué) le 17 novembre 1941. Pour les Allemands, l'attaque très brève et la mort de Keyes sont donc intervenues le 17 novembre avant minuit, confirmant les horaires prévus par le chef du commando.

13 Voir chapitre XVIII.

Chapitre IX

BRUNEVAL

A la fin de 1941, les services de renseignement britanniques se doutent de l'existence d'un nouveau type de radar allemand plus performant. Les Allemands disposent effectivement à cette date d'un appareil dénommé Freya, capable de détecter à 120 kilomètres les bombardiers de la RAF. Il apporte à leur DCA d'indispensables informations de tir.

Des indices conduisent à le localiser près du hameau de Bruneval, un peu au sud du cap d'Antifer (soit à 25 kilomètres au nord du Havre). Le 5 décembre, le capitaine Tony Hill survole le site à basse altitude, à bord de son Spitfire de reconnaissance photographique. Il rapporte un cliché précis de l'emplacement supposé. Un réflecteur de trois mètres de diamètre apparaît nettement sur le cliché. Pour les Allemands, cet emplacement s'appelle « Würzburg ».

L'affaire de Bruneval commence.

*

Le 24 janvier 1942, l'agent français Gilbert Renault, alias Raymond, chef du réseau Confrérie Notre-Dame et mieux connu par la suite sous le nom de Rémy, reçoit de Londres un message qui est un véritable questionnaire :

« Avons besoin renseignement indiqué questionnaire télégramme numéro suivant (soit n^{o} 50) :

1. Position et nombre mitrailleuses défendant chemin Falaise à Theuville. Je dis Theuville sur la côte entre cap d'Antifer et Saint-Jouin, ce dernier étant environ 17 kilomètres à vol d'oiseau nord Le Havre.

2. Quelles autres défenses ?

3. Nombre et état préparation défenseurs ? Sont-ils sur le qui-vive ? Troupes première classe ou hommes âgés ?

4. Où sont-ils logés ?

5. Existence et position barbelés ? Fin. »

Etudiant une carte, Rémy comprend immédiatement qu'il s'agit là d'une suite à l'un de ses précédents courriers. Ses amis et lui ont signalé la présence d'un grand pylône de 50 mètres de hauteur, sur la route d'Etretat à Octeville. Cette installation s'intègre certainement dans le dispositif de détection des appareils anglais. Il est normal que les Britanniques veuillent en savoir plus sur les défenses de cet ensemble.

Deux compagnons de Rémy se portent sur les lieux. Jouant habilement les promeneurs, ils reconnaissent Bruneval, l'accès à la plage, et rentrent avec une belle moisson de renseignements. Ils ont même pu, se présentant en Parisiens désireux de découvrir la mer, obtenir d'une sentinelle allemande bonasse des précisions sur d'éventuelles mines.

Le 9 février, en réponse au message du 24 janvier, Rémy peut transmettre à Londres deux télégrammes :

« De Raymond (code A) n° 81. – Affaire Theuville – Stop – Le chemin part d'une plage de galets de 22 mètres entre hautes falaises et va au village de La Poterie en passant par Bruneval. – Stop – 1) Plage et côte non minées. 2) Deux mitrailleuses dans maison près plage. 3) Barbelés 10 mètres épaisseur en bordure cette maison défendent entrée chemin. A 100 mètres puis 100 mètres sur chemin, deux barbelés deux mètres d'épaisseur. 4) Il y aurait deux postes mitrailleuses sur falaises de part et d'autre. 5) 30 défenseurs sous ordre adjudant-chef remplacés toutes les trois semaines trente-cinq à quarante ans. – Stop – à suivre. »

« De Raymond (code A) n° 82. Aucun entraînement spécial. Stop – Cinq dans la maison du secundo ci-dessus ; 25 travaillant le jour aux abris et blockhaus pour batteries du cap d'Antifer et couchant le soir au restaurant Beauminet, dernière maison sur la droite et à 50 mètres de la plage, juste avant la route Saint-Jouin. 6) 60 hommes à La Poterie même classe que ceux du quinto logés dans école et mairie. 7) Autant à Saint-Jouin. Aucune méfiance. Fin. »

Toutes ces précisions techniques peuvent paraître fastidieuses et complexes. Pourtant, pour les Britanniques, elles n'ont pas de prix. Grâce à elles, ils peuvent, en s'appuyant sur leurs photographies aériennes, préciser les défenses d'un objectif qui pour l'Histoire prendra le nom de Bruneval.

En bordure de côte, la station radar allemande se situe au lieudit Theuville, soit à 1 000 mètres au nord de Bruneval. Dans ce paysage de prairies normandes, le plateau est bien dégagé. Il domine la mer par des

falaises abruptes d'une centaine de mètres de hauteur. La station elle-même est protégée par une trentaine d'hommes logés dans des abris sur place ou dans une villa cossue, de construction récente, à proximité immédiate.

A 300-400 mètres de là, les bâtiments agricoles de Theuville, entourés par une ceinture boisée, abritent une garnison[1]. 60 hommes cantonnent à La Poterie-cap d'Antifer, village de 350 habitants à deux kilomètres à l'est. Un effectif identique se retrouve à Saint-Jouin-sur-Mer, autre village à quatre kilomètres au sud.

De l'étroite plage de galets pour accéder au plateau et à la station, monte un vallonnement passant par Bruneval. Il s'ouvre par une brèche entre les falaises et s'oriente en croissant vers le nord. Un chemin, pentu au départ, menant de Bruneval à La Poterie, l'emprunte. Une maison et un blockhaus gardés par cinq hommes et deux mitrailleuses, un fort réseau de barbelés interdisent le débouché de la plage. Dans Bruneval, une autre maison abrite 35 hommes travaillant dans la journée aux batteries du cap d'Antifer. Enfin, sur les falaises, de part et d'autre du vallonnement, il y aurait deux postes de mitrailleuses.

L'emplacement est donc bien défendu par des troupes implantés sur place ou à faible distance. Son accès est difficile. Une approche par mer se heurte aux murs des falaises et au goulet du vallonnement lui-même bien protégé.

Pourtant, la station intéresse les Britanniques à double titre. Elle signale les mouvements de la RAF. Elle met en œuvre des perfectionnements techniques qu'il serait précieux de connaître. Si à la rigueur un bombardement aérien pouvait la détruire, il n'apporterait aucune connaissance sur les progrès allemands en matière de radar.

Dans les données du problème Bruneval, un élément n'est pas négligeable. En janvier 1942, la situation des Alliés est loin d'être brillante. La Wehrmacht occupe la majeure partie de l'Europe. La vague japonaise finit de submerger l'Extrême-Orient. Réaliser un coup de main spectaculaire apporterait du baume au cœur. Il ferait un bon effet du côté de Moscou. Devant le dilemme qui lui est posé, le commandement britannique, en l'occurrence la direction des opérations combinées, trouve une solution inédite et n'ayant guère qu'un précédent malheureux[2]. Un commando aéroporté sera parachuté non loin de Bruneval et effectuera une double mission. Il détruira la station radar et en rapportera les composants essentiels. Après quoi il se repliera par mer, récupéré par la Royal Navy.

*

Au début de 1941, les commandos œuvrent en Libye, premier théâtre des opérations terrestres des Britanniques à l'Ouest[3]. En revanche, des parachutistes sont à l'instruction en Angleterre même. Ils s'initient au saut et passent leur brevet à Ringway, près de Manchester. Ils s'entraînent au combat à Hardwick, dans le Derbyshire (sud-est de Manchester).

A Ringway, l'armée et la RAF travaillent en étroite collaboration. Si la première fournit généralement les volontaires pour les troupes aéroportées, la seconde apporte ses Whitley pour les parachutages[4]. Les paras sautent par une trappe ouverte dans le plancher du fuselage. Pour économiser les avions et tester les énergies depuis avril 1941, certains sauts s'effectuent à partir de la nacelle d'un ballon. L'épreuve est redoutable. Un silence angoissant remplace le vacarme des moteurs. L'homme est seul face à lui-même et au vide à affronter. Il doit partir au « Go », le commandement vite devenu célèbre. Les défaillances se paient du terrible « Return to unit » (Retour à l'unité). L'insigne si prisé de parachutiste ne s'obtient qu'après deux sauts de ballon et trois d'avion. En ces temps héroïques, le parachutisme n'est pas sans risques. Le 25 juillet 1940, Driver Evan a été la première victime d'un parachute en torche[5].

En septembre 1941 a été constituée la première brigade parachutiste britannique à quatre bataillons : 1er, 2e, 3e et 4e[6]. L'unité chargée d'effectuer l'opération Bruneval est choisie dans les rangs du 2e bataillon de cette brigade. Il s'agit de la compagnie C[7] commandée par le major J.D. Frost. Frost vient d'arriver. S'empressant d'aller se faire breveter à Ringway, il ne se doute pas que l'avenir lui réserve un exceptionnel destin de parachutiste militaire. Il sautera à Bruneval en février 1942, en Tunisie en décembre 1942, en Sicile en juillet 1943 et finalement à Arnhem en septembre 1944, où il sera grièvement blessé[8].

La mission confiée à la compagnie C est minutieusement élaborée au PC des opérations combinées. Eu égard aux moyens engagés, elle prend un véritable aspect interarmes.

Un effectif de 119 parachutistes a été retenu. Il sera scindé en trois groupes portant chacun le nom d'un marin illustre : Drake, Nelson et Rodney. Parmi les 119 paras, se trouvent quelques sapeurs et un sergent aviateur, Cox. Il leur appartiendra de démonter et de rapporter les

principaux éléments du radar. Cox, « volontaire pour une mission spéciale et dangereuse », est un technicien des transmissions.

Le transport sera assuré par le 51e squadron de la RAF, équipé de Whitley et commandé par un pilote aussi habile qu'audacieux. Le wing commander Pickard trouvera la mort le 18 février 1944 lors de l'opération Jericho, l'attaque de la prison d'Amiens.

Pour roder ses équipages, il effectue un largage de ses futurs passagers. Ceux-ci devront revenir par mer. Par des nuits glacées, ils découvrent l'art et la manière de prendre place dans les barges de débarquement capables d'accoster au plus près du rivage. Frost se doute que cet embarquement sera l'un des moments les plus délicats de l'expédition. Aussi fait-il renouveler plusieurs fois l'exercice.

L'armada chargée de cette récupération, dirigée par le lieutenant commander Everett, est à base de la 14e flottille, avec navires de débarquement et de soutien[9]. L'un des bâtiment d'appui emmène 32 fusiliers marins. Ils devront couvrir par le feu le rembarquement.

L'opération Bruneval exige la concordance de conditions précises. Un ciel clément pour autoriser le largage. Une pleine lune pour se repérer. Une marée haute pour que la Navy accoste au pied même des falaises. En février, la grande inconnue vient du temps. Si pleine lune et marée haute sont annoncées du lundi au jeudi dans la semaine débutant le 24, que donnera la météo ? Vents et nuages seront-ils d'accord pour s'estomper ?

La compagnie C, au départ, ignorait tout de la localisation et de la nature de son objectif. Petit à petit, le voile se lève, imposant un secret et un isolement qui finissent par peser. La partie se jouera sur les côtes de France. Preuve de l'intérêt porté en haut lieu, les paras s'initient à l'utilisation d'une nouvelle arme qu'ils viennent de percevoir. La mitraillette Sten, récemment mise au point, a un bel avenir devant elle (elle sera l'arme de prédilection des maquisards français). Dans l'immédiat, elle souffre encore de défauts de jeunesse dont un manque de sécurité au choc.

A quelques jours du départ possible et dans l'attente du feu vert, les rôles se précisent. Chacun peut approfondir son job. Le groupe Drake, fort de 50 hommes, sera largué en tête et divisé en deux éléments. Le premier, du lieutenant Young, attaquera la station radar ; le second, emmené par Frost lui-même, neutralisera la villa proche. Le groupe Nelson, du lieutenant Charteris avec 40 hommes, sautera ensuite. Il devra ouvrir le passage vers la plage d'embarquement. Enfin le troisième et dernier groupe,

du lieutenant Timothy (30 hommes), fournira la force de réserve prête à repousser une intervention allemande extérieure.

La DZ a été fixée à environ 1200 mètres à l'est de la station radar, soit à environ 1500 mètres à l'intérieur des terres. La distance d'approche est donc relativement courte. Elle est toutefois suffisante. Le largage ne sera pas remarqué par les sentinelles allemandes. Sur place, le signal de l'attaque sera déclenché par Frost. Le chef du commando lancera un coup de sifflet en abordant l'entrée de la villa.

Un point soulève une attention particulière : la durée de l'entreprise. Evidemment, elle conditionne l'horaire de l'embarquement et le séjour sur le sol de France doit être le plus bref possible. Deux heures sont un maximum afin de ne pas laisser à l'ennemi le temps de réagir en force.

*

Le 24 février, début de la courte période où lune et marée sont favorables, la compagnie C est prête. Les containers à matériel ont été remplis, les armes et munitions perçues.

Les paras savent où ils vont sauter. Leur moral est au plus haut. La journée du 24 s'achève sur un report de 24 heures. Les conditions météorologiques enlèvent tout espoir de saut. Le 25, le 26, même report. La déception gagne. Au matin du 27, Frost pense que l'opération sera décalée d'un mois afin de retrouver une lune et une marée favorables. Soudain, dans l'après-midi, le major général Browning, le patron des troupes aéroportées, arrive en personne et annonce : « Pas de vent. Lune magnifique. A peine une légère brume. Visibilité deux à quatre miles. Ce sera pour cette nuit. »

*

Le départ se précise. A l'aéroport, des joueurs de cornemuse donnent une aubade de vieux airs écossais. Une ultime cigarette. De longues rasades de thé fortement arrosées de rhum. Puis, colonne par un, les 12 sticks se dirigent vers les 12 Whitley rangés en bon ordre. Frost avant d'embarquer a reçu un dernier coup de fil : « De la neige en France et une DCA légère paraissant vigilante. »

Dans un long sillage lumineux, les bombardiers mués en transporteurs prennent leur envol. Frost est monté dans l'appareil de Pickard. Il peut suivre le déroulement du vol et constater que dans la formation tout

s'annonce OK ! A l'intérieur des carlingues les paras, engoncés dans des sacs de couchage pour lutter contre le froid, ont entonné des chansons de corps de garde. Paras de Witzig ou paras de Frost aux heures de vérité utilisent le même recours pour se donner du cœur au ventre. Un para, qu'il soit allemand ou britannique, est toujours un homme.

Après 60 minutes de vol, le froid se fait plus vif. Les sacs de couchage n'apportent qu'une protection relative et l'espace manque pour se réchauffer les membres. Force est d'attendre dans le grondement régulier des moteurs qui rend les conversations difficiles.

Deux heures maintenant depuis le décollage. Les aviateurs ouvrent les trappes de saut par où s'engouffre un courant d'air glacial. Ceux qui sont proches des orifices peuvent distinguer la côte normande.

La présence des Whitley perdant de l'altitude ne passe pas inaperçue. Des trajectoires montent du sol. Quelques avions sont touchés sans causer de dommages irréversibles mais deux d'entre eux, dont celui de Charteris, sont contraints de se détourner légèrement.

Le lieutenant Young s'est parfaitement souvenu des minutes précédant et suivant son arrivée au sol :

« L'appareil oscille violemment. Un fil de lumière s'élève du sol paresseusement, puis, brusquement, nous assaille. Ce sont des balles traçantes.

Au moment où nous sommes passés au-dessus de la plage, nous avons vu sous nos pieds le sol couvert de neige, brillant sous le clair de lune. Les défenses du sol se sont déchaînées. Nous entendons le crépitement des mitrailleuses. Au-dessus de nous, l'air grouille de traits de feux tout rouges.

La lampe verte s'allume. Je jette mes jambes dans la trappe, je prends longuement mon souffle et je me laisse tomber. Le parachute s'ouvre magnifiquement. J'entends des balles siffler pardessus ma tête. Tout autour de moi des silhouettes indécises... ce sont mes camarades qui flottent vers la terre.

J'introduis un chargeur dans mon arme, que je cale dans les bretelles de mon parachute. Un instant après, je touche le sol, sur un véritable tapis de neige épaisse. »

Dans l'ensemble, la précision du largage se révèle exceptionnelle et Frost en a souligné les raisons :

« Je pouvais voir à la clarté de la lune le pont où nous devions nous rassembler. C'était une rangée d'arbres près d'une faille du terrain. Je

distinguais parfaitement ces arbres tandis que j'étais en l'air. Le fait que nous arrivâmes exactement où nous le voulions est dû en grande partie à la remarquable qualité des photos aériennes qui avaient été prises et aux maquettes que chaque hommes avait étudiées. Chacun savait ce qu'il allait trouver. »

Un autre officier, le capitaine Ross, dira : « La RAF nous a fait arriver à dix yards de l'endroit où nous désirions nous trouver. Moins de deux minutes après avoir quitté l'avion, chacun des nôtres était armé, organisé, et prêt à se battre. »

*

Le groupe Drake n'a besoin que d'une dizaine de minutes pour récupérer le matériel et l'armement de ses containers. Puis, en colonne silencieuse, il entame sa marche vers ses objectifs. Dans les lointains, les bruits des Whitley qui s'éloignent s'atténuent progressivement. Les tirs de DCA ont cessé. Au sol, la couche neigeuse accentue la clarté lunaire, facilitant l'orientation. Les repères ont été vite trouvés. Au fur et à mesure de l'approche, la silhouette élancée de la villa, celle plus confuse de la station commencent à se découper. A priori, tout est calme. Aucune agitation particulière ne laisse supposer que l'alarme a été donnée.

A pas feutrés, chacun se positionne comme prévu. Frost se glisse près de l'entrée de la villa. A sa grande surprise, la porte est ouverte. Pour peu, il en oublierait de déclencher le signal de l'attaque. Sa stupéfaction ne dure qu'une fraction de seconde. Son coup de sifflet déchire la nuit, entraînant le fracas de grenades et de crépitements des Sten. Young et ses hommes viennent de passer à l'action contre la station et ses gardiens. Simultanément, Frost et quatre paras s'engouffrent dans la villa. Avalant les escaliers, ils ne découvrent qu'un Allemand tiraillant d'une fenêtre de l'étage. Il est aussitôt abattu.

L'équipe Young n'a pas traîné en besogne. En quelques instants, tous les défenseurs de la station ont été tués ou faits prisonniers, sans avoir eu le temps de réagir. L'un d'eux a essayé de fuir. Sa course l'a mené vers les falaises. Basculant dans le vide, il s'est rattrapé au dernier moment, la moitié du corps plaquée sur une petite vire. Il est ramené sur la crête et aussitôt interrogé. Ses dires confirment la présence dans le voisinage immédiat d'une centaine de Feldgrau.

Cox et les sapeurs se sont mis à l'ouvrage pour inspecter le radar et démonter tout ce qui pouvait être emporté. Soudain, de la lisière boisée des fermes de Theuville, une mitrailleuse se dévoile. Dans la pénombre, son tir est assez imprécis mais un para est tué et deux balles frappent un instrument que Cox tenait en main.

Depuis le début de l'assaut, une vingtaine de minutes se sont écoulées. Frost sait qu'il ne doit pas s'attarder, d'autant qu'un mouvement de trois véhicules est signalé au-delà de Theuville. Si les Allemands possèdent des mortiers, la retraite du commando avec son matériel, en ce terrain découvert, deviendra difficile. Déjà une autre mitrailleuse, en bordure de falaise, a ouvert le feu, provoquant plusieurs blessés dont un sous-officier sérieusement touché.

Le groupe Rodney, assurant la réserve, a rejoint. Ce contact serait parfait si l'itinéraire de repli était libre. Celui-ci était à charge de Charteris mais il y a problème de ce côté. Les Whitley du groupe Nelson, déroutés par la DCA, ont largué quatre kilomètres trop loin. Charteris s'est vite rendu compte de l'erreur. Avec ses hommes, en file indienne, moitié courant, moitié marchant, en combattants entraînés, il s'est efforcé de combler son retard. Paradoxe, le phare du cap d'Antifer servait de point de repère. Cette marche accélérée a connu un épisode peu ordinaire. La colonne britannique a croisé une patrouille allemande. Dans l'obscurité, un Feldgrau s'est fourvoyé. Il s'est mêlé aux paras, croyant suivre les siens. La suite pour le malheureux découvert était obligatoire...

La fusillade finit de guider Charteris jusqu'à Frost. L'instant n'est pas à épiloguer sur les aventures réciproques. Sitôt la liaison effectuée, Nelson et Rodney reçoivent ordre de dégager au plus vite le cheminement menant à la grève. La villa et le blockhaus aux barbelés en barrent l'accès. La villa n'abrite qu'un téléphoniste plus ou moins paniqué, engagé dans une longue conversation avec un lointain interlocuteur. Par contre, le blockhaus se défend vigoureusement. Des grenades en ont raison.

Il est maintenant 2 h 15 du matin. La voie est libre jusqu'à la petite plage de galets où sont regroupés les blessés, trois prisonniers et le matériel démonté. Mais où est la Navy ? Le contact radio ne s'établit pas. Les signaux lumineux ne donnent rien. Quelques minutes angoissantes s'écoulent. Frost commence à organiser la défense de sa petite tête de pont pour faire face à l'inévitable réaction allemande.

Soudain, depuis la mer, des bruits de moteur trouent la légère brume. Des ombres se distinguent et prennent forme. La Navy ! « Dieu la bénisse ! » murmure plus d'un.

Respectant les instructions reçues, les fusiliers marins embarqués commencent à mitrailler à satiété les rebords de la falaise. Ils sont difficiles à calmer car dans l'immédiat leur feu est dangereux pour les paras qui refluent en hâte vers la plage.

Six barges ont touché la grève. La première charge les blessés, le matériel et les prisonniers hébétés par ce qui leur arrive. Dans une confusion inévitable, les paras embarquent dans les autres qui s'empressent de toute la puissance de leurs moteurs de gagner le large. Il était temps. Des grenades, des obus de mortier commencent à s'abattre au pied des falaises.

Huit hommes ont été laissés derrière. Deux ont été tués. Six autres n'ayant pas rejoint seront faits prisonniers.

Une fois à bord, remis de leurs émotions, les paras ont l'explication du retard de la Navy. A un mile du rivage, la flottille, heureusement basse sur l'eau, a aperçu un destroyer allemand accompagné de trois vedettes. Il a fallu se montrer discret et les laisser s'éloigner.

A l'aube, à quinze miles des côtes françaises, un squadron de Spitfire débouche pour assurer la couverture aérienne jusqu'à Portsmouth. Sur les quais, Pickard et ses aviateurs attendent au milieu d'une foule d'officiers d'état-major, de journalistes, de photographes.

Le coup de commando sur Bruneval est un beau succès. Il apporte un peu de baume au cœur des Britanniques, en des heures noires. Les presses américaine et soviétique le relatent. Il apporte aussi et surtout des renseignements précieux sur les radars allemands. Les scientifiques britanniques sauront en faire bon usage.

---

1 Cet ensemble agricole est souvent dénommé Le Presbytère. Le lieu dit Le Presbytère, ensemble de quelques habitations le long d'un modeste chemin vicinal, se situe en fait 1 200 mètres plus à l'est. Réf. : carte IGN 1 710 E – Etretat-cap d'Antifer.

2 En février 1941, un commando de 7 officiers et 33 parachutistes largué dans le sud de l'Italie pour faire sauter un aqueduc s'était terminé par un échec. L'aqueduc n'avait été qu'à moitié détruit et le commando avait été fait prisonnier.

3 Si l'on excepte l'Extrême-Orient, la Libye est pratiquement le seul pays où l'armée de terre britannique est engagée. La Grèce, la Crète ont été perdues en 1941. La révolte irakienne a été matée.

4 10 parachutistes embarquent normalement dans un Whitley, bimoteur de bombardement assez disgracieux pouvant atteindre 350 km/h.

5 Les Britanniques, à l'encontre des Américains, des Français et des Allemands, ne sautent qu'avec un parachute dorsal. Ils estiment que le laps de temps octroyé au parachutiste lors d'un saut d'opération ne permet pas d'utiliser un ventral de secours (un saut d'opération s'effectue à 150-180 mètres d'altitude).

6 En octobre 1941 est formée une division aéroportée avec parachutistes et troupes transportées par planeurs. La Grande-Bretagne terminera la guerre avec deux divisions aéroportées (1re et 6e Airborne) et des unités autonomes dont les fameux SAS.

7 Dans l'armée française, on dirait 3e compagnie. Dans les armées britannique et américaine, les compagnies sont désignées par une lettre et non par un chiffre.

8 Il terminera la guerre lieutenant-colonel, décoré du DSO et de la Military Cross.

9 Plusieurs bâtiments des Forces navales françaises libres participeront à l'opération Bruneval : les chasseurs CH 10 Bayonne, CH 11 Boulogne, CH 12 Bénodet, CH 42 Larmor, CH 43 Lavandou. Ces chasseurs, équipage d'une trentaine d'hommes, sont armés d'un canon de 75m/m à l'avant et d'un affût double antiaérien de deux livres Mark WIII (« Pom-Pom ») à l'arrière. Cadence de tir du « Pom-Pom » : 120 coups/mn.

Chapitre X

« DOOLIT' DO IT »
18 avril 1942

« LA BELETTE S'EST VOLATILISÉE »
16 avril 1943

Les puristes estimeront peut-être qu'il ne s'agit pas d'un commando au sens strict du terme. Parce que le combat, dans le cas présent, n'est pas mené à terre.

Pourtant, le raid aérien du colonel Doolittle sur Tokyo, le 18 avril 1942, présente tous les critères d'une opération commando. Regroupement d'une équipe d'hommes soigneusement sélectionnés. Préparation intensive. Exécution rapide et par surprise. Repli sans attendre une fois le coup porté. Risques assumés dans une entreprise particulièrement audacieuse. Impact stratégique de l'action menée. Rien ne manque sauf l'avance, à pas feutrés, la dague à la main, du traditionnel « commando man ». Est-ce suffisant pour refuser le titre de commando ?

*

L'idée originelle d'un commando présente toujours une interrogation. Qui l'a, le premier, formulée ?

Le président Roosevelt n'a pas caché qu'il souhaitait voir bombarder le Japon. Pearl Harbor l'a profondément meurtri. Il entend sanctionner ce qu'il appelle l'infamie. Il veut également démontrer que l'Amérique est toujours debout. Elle sait encaisser et rendre.

A la fin du mois de décembre 1941, Roosevelt, Churchill et les principaux chefs militaires alliés se retrouvent à Washington pour la

conférence Arcadie. L'idée du président revient dans les discussions. Le général Arnold, patron de l'US Air Force, l'amiral King, commandant de l'US Navy, Sir Charles Portal, Air Chief Marshall[1], en débattent. Arnold, premier impliqué, estime le projet irréalisable. Les distances à parcourir sont au-delà du rayon d'action de ses bombardiers depuis les bases du Pacifique. Quant à un départ depuis le continent chinois, il est hors de question. Il n'existe aucun appareil ni aucune base en place.

Le problème technique s'annonce dans l'immédiat insoluble, lorsqu'un officier de l'état-major de l'amiral King, le commandant Low, propose une solution inédite. Le bombardement s'effectuerait avec des avions de l'US Air Force, décollant non d'un atoll avancé du Pacifique, mais d'un porte-avions. Le kilométrage pourrait alors être sensiblement diminué.

King, responsable des porte-avions, ne se montre pas hostile. Il charge même Low et un autre officier de son état-major, le capitaine de vaisseau Duncan, d'étudier les modalités d'exécution. Vers la mi-janvier, Low et Duncan présentent leur étude à Arnold qui donne son accord. L'aviateur Arnold a un beau passé derrière lui. Une formule audacieuse n'est pas pour lui déplaire.

Des bombardiers légers décolleront d'un porte-avions. Ils s'en iront frapper le Japon puis poursuivront pour se poser en Chine nationaliste. Chez Tchang Kaï-chek, ils devraient recevoir bon accueil. Le maréchal et ses troupes sont en lutte contre le Japon depuis des années. Des pilotes américains volontaires, les « Tigres volants » de Claire Chennault, combattent à leurs côtés.

La mission, eu égard à ses difficultés techniques et militaires, implique à sa tête un chef possédant du répondant. Arnold ne se trompe pas en désignant le lieutenant-colonel James Doolittle, 45 ans, passionné d'aviation. Il a servi longtemps dans l'armée de l'air. Il s'est battu sur le front français durant la Première Guerre mondiale et a été blessé en combat aérien. Durant quelques années, il a conduit dans le civil une brillante carrière d'ingénieur aéronautique. Le conflit l'a rappelé au service.

Doolittle, promu grand maître de l'opération, a des choix à faire en matériel et en hommes. Comme appareil, il opte pour un bombardier léger, le B25 Mitchell, sorti en 1941. Ce bimoteur dépasse 500 km/h. Armé de cinq mitrailleuses de 50[2], il peut emporter 1360 kg de bombes avec un équipage de trois à six aviateurs. Son rayon d'action de 2 170 kilomètres doit lui permettre de rallier la Chine depuis le pont d'un porte-avions

naviguant dans le Pacifique[3]. Ironie et revanche, ce B25 porte le nom de Mitchell, ce général qui, dans les années vingt, avait eu des ennuis avec sa hiérarchie. Il prescrivait trop à son gouvernement de renforcer l'aviation. Déjà, il songeait au bombardement stratégique à longue distance.

Sur la base de l'US Air Force d'Eglin, en Floride, près du golfe du Mexique, Doolittle rassemble ses équipages. Il en a sélectionné 21 parmi les meilleurs au sein du 17e groupe de bombardement. Ils savent qu'ils ne seront que 16 à partir. Les places seront chères pour une destination encore inconnue et qui intrigue. Les pilotes ont seulement appris qu'ils devront décoller très court.

Pendant un mois, ils s'entraînent à raccourcir au maximum leur distance d'envol. Le 2 février, un exercice effectué sur un porte-avions au large des côtes de Virginie s'avère probant. Washington donne un feu vert définitif à l'opération.

Le 1er avril, en Californie, seize B25 sont halés sur le pont du porte-avions *Hornet* qui, par le canal de Panama, vient de passer dans le Pacifique. Le *Hornet* appartient à la série *Enterprise* et a été lancé en septembre 1939. Bâtiment moderne de 31 000 tonnes, pouvant atteindre 33 nœuds[4], il transporte normalement 80 avions dans ses cales.

En quittant San Francisco le 2 avril, avec ses appareils arrimés sur le pont, le *Hornet* peut difficilement passer inaperçu. Sur la côte occidentale des Etats-Unis, l'empire du Soleil levant compte obligatoirement quelques agents secrets noyés dans la communauté asiatique immigrée[5]. Le bruit est officiellement répandu que le *Hornet* assure une mission de transport imposée par l'urgence. Dans le contexte du printemps 1942, l'explication est très plausible.

Au large, le *Hornet* rejoint l'*Enterprise* et la Task Force[6] de l'amiral Halsey, rude marin qui depuis Pearl Harbor ne porte pas les Japonais dans son cœur. A leur égard, il a eu une formule sans appel : « Nous n'en aurons fini avec eux que quand le japonais ne sera plus parlé qu'en enfer. » L'action confiée à Doolittle ne peut que trouver son soutien le plus total.

Les B25 ont été allégés au maximum. Leurs mitrailleuses de 50 ont été démontées. La surprise doit éviter d'avoir à livrer combat contre des chasseurs. Chaque appareil emporte en principe 4 bombes de 500 livres : 3 explosives, 1 incendiaire. On est loin du chargement des superforteresses de 1944-45[7]. A défaut, la cargaison permettra de marquer ostensiblement « la visite ».

80 aviateurs au total ont été retenus. Soit cinq par avion. En mer, le secret peut être levé. Les équipages découvrent enfin leurs objectifs. Les journées à bord sont consacrées à l'étude des cartes et du site de la baie de Tokyo. Ces travaux n'interdisent pas quelques dérivatifs. Sur leurs bombes, les aviateurs s'amusent à écrire : « Je ne vais pas mettre le feu au monde, juste à Tokyo. »

Après une brève escale à Pearl Harbor, qui se remet de ses destructions, la Task Force cingle plein ouest. Les destroyers d'escorte assurent la protection des deux porte-avions. Sur le *Hornet* au pont en partie encombré par les B25, pas question de faire décoller les chasseurs. La défense aérienne est à charge de la DCA et de l'*Enterprise*, dont les appareils se garderont de prendre l'air afin d'éviter de faire repérer la flottille.

Sur Honshu[8], les Japonais se croient à l'abri. L'éloignement les protège à l'est, versant Pacifique. Sur le continent, les Chinois n'ont pas les moyens aériens pour être menaçants et Claire Chennault ne dispose pas d'appareils à long rayon d'action. Par prudence toutefois, l'amiral Yamamoto, le grand théoricien de l'aviation embarquée et des opérations combinées, a fait disposer sur un front de 800 kilomètres une ligne de vedettes à 1 000-1 200 kilomètres à l'est du Japon. Ces bâtiments légers patrouillent pour détecter et signaler toute intrusion éventuelle.

Le 18 avril, vers 2 heures du matin, le radar de l'*Enterprise* détecte l'une de ces vedettes. Localisé à l'aube, le navire est envoyé par le fond par les avions embarqués. Mais avant de sombrer, il a certainement eu le temps de signaler une présence américaine. L'alerte a dû être donnée. Possédant des pistes d'envol à terre ou sur porte-avions dans un environnement proche, une meute d'avions japonais est susceptible de se manifester à brève échéance.

Tokyo est encore à 1 200 kilomètres, mais poursuivre serait suicidaire pour les deux bâtiments. *L'Enterprise* et le *Hornet* représentent à cette heure la moitié des porte-avions américains disponibles dans le Pacifique. L'US Navy ne peut prendre le risque de les perdre.

Conscient du danger, Halsey prescrit à Doolittle de décoller sur-le-champ. Au lieu d'atteindre Tokyo de nuit, les B25 y parviendront de jour. Plus de probabilités d'être repéré. Tant pis ! L'enjeu est trop grave pour les unités navales.

Les klaxons retentissent. Les équipages se précipitent. Le batman et les équipes de piste s'activent. « Bonne chance à tous et que Dieu vous

garde ! » communique Halsey sur le canal intérieur du *Hornet*. Doolittle est plus concis : « Ça y est, les gars ! On y va ! »

La mer est forte. Le vent souffle à quarante nœuds. Les hautes lames aspergent le pont. Doolittle, le premier à partir, n'a que 140 mètres devant lui. Les suivants, au fur et à mesure des envols, auront plus d'espace.

A 8 h 20, Doolittle, les gaz à fond, lâche les freins. Avec précision, il maintient son train tricycle sur les lignes blanches peintes sur le pont pour guider les pilotes. En 467 pieds, il s'arrache du *Hornet*. Derrière lui ses compagnons, soulagés par son départ impeccable, s'apprêtent à l'imiter. Ils déclareront par la suite avoir eu l'impression de *« décoller normalement et sans problèmes »*. Pourtant, le vent soufflait avec force et le pont tanguait.

Angoissé, Mitscher, le commandant du *Hornet*, a suivi de sa passerelle les envols. De ces instants critiques, il dira :

« Le vent et la mer étaient si forts que des paquets d'eau venaient s'écraser par-dessus les rampes du porte-avions. Jimmy enleva toute son escadrille, un seul pilote ayant un instant failli caler. Mais ce n'était qu'une fausse alerte et à 9 h 24 le dernier des 16 B25 était parti. Une minute plus tard, mon officier de garde pouvait inscrire sur le journal de bord : “Changement de cap à 90°, nous nous retirons de la zone d'envol à 25 nœuds”. » *L'Enterprise* et le *Hornet* rejoindront Pearl Harbor le 25, où d'autres missions les attendent. Ils participeront en juin à la bataille de Midway, grand tournant de la guerre dans le Pacifique. Le *Hornet* sera coulé fin novembre.

*

Le centre de Tokyo se situe à 35° 40' de latitude nord. Les B25 quittent le *Hornet* par 35° 10' en moyenne. Un vol sensiblement plein ouest doit les conduire sur la capitale, mais ils ont à tenir compte de la dérive provoquée par un fort vent de nord-ouest. D'où un cap à environ 280°[9].

L'escadrille vole presque au ras des flots pour éviter d'être repérée. Dans les habitacles, le moral est bon. Le décollage, la partie jugée la plus délicate, s'est bien déroulé. Les moteurs Wright R 2 600 tournent régulièrement. Aucun cadran ne signale d'anomalies. Les jauges des réservoirs de carburant n'indiquent pas de consommation anormale.

Au Japon, l'alerte a effectivement été donnée mais personne ne redoute une attaque proche. Nul n'a envisagé l'éventualité d'une incursion de

bombardiers bimoteurs. A Tokyo même, la confiance règne. Aucun chasseur n'est prêt à prendre l'air. Les servants des batteries antiaériennes ne vivent pas sur le qui-vive. Un exercice d'alerte a eu lieu le matin. Le barrage de ballons ceinturant la ville a été abaissé à cette occasion et n'a pas encore été remis en place.

Il est un peu plus de midi lorsque les premiers B25 abordent les côtes nippones un peu au nord de Tokyo. Doolittle a évoqué cette arrivée dans son rapport volontairement concis :

« Nombreux terrains d'aviation. Des avions en l'air au nord de Tokyo. Pour la plupart biplans d'entraînement.

Rencontre 9 chasseurs en trois vols de trois. A environ 10 milles des faubourgs de Tokyo.

Volé tout le temps aussi bas que le terrain le permettait. Continue volé plein sud sur les faubourgs puis est vers le centre de Tokyo.

Monté à 1 200 pieds, piqué sud-ouest vers zone inflammable à bombe incendiaire. Largué première bombe à 1 heure 30.

DCA très active mais seul un tir proche.

Descendus au-dessus des toits et piqué vers faubourgs ouest dans la brume et fumée... »

Au grondement des bombardiers, les habitants croient d'abord à un exercice ou à une démonstration de leur aviation. Comment identifier un avion filant à près de 500 km/h au-dessus de vos têtes ? L'écho des explosions, les fumées des incendies relayés par les hurlements de sirènes et la canonnade de la DCA font bientôt découvrir une autre réalité.

En fait, les 16 B25 ne procèdent pas à un raid massif comme il s'en produira tant par la suite. Les départs échelonnés et étalés sur une heure les ont séparés. Chacun d'eux vit sa propre aventure isolément. Le regroupement, pour les rescapés, ne s'effectuera que dans la capitale de la Chine nationaliste.

Doolittle, parti en tête, a donc atteint la côte japonaise le premier. Le n° 2 du lieutenant Hoover l'a suivi à vue. Ayant grimpé à 900 pieds, il bombarde deux usines et des entrepôts. Radney, le mitrailleur arrière, distinguera nettement la fumée noire s'élevant après le passage de l'avion. Après quoi Hoover fonce vers l'ouest, dans le sillage de Doolittle.

Le n° 3, Whiskey Pete, du lieutenant Gray, a décollé normalement et connaît un vol sans incidents jusqu'à Tokyo. Au-dessus de la capitale, il largue trois bombes explosives sur des usines et un engin incendiaire sur un

secteur portuaire. Sitôt après, le bimoteur est pris à partie par une demi-douzaine de chasseurs qu'il parvient à distancer. Dans le port, plusieurs destroyers et croiseurs ouvrent le feu contre lui, mais il vole trop vite et trop à ras de terre, avant de s'éloigner vers la mer de Chine.

Le lieutenant Holstrom, déjà décoré pour avoir attaqué un sous-marin japonais le 24 décembre 1941 au large des côtes de l'Oregon, pilote le n° 4. Il fait presque figure de vieux briscard. Son B25 aborde le Japon au sud de Tokyo, volant à 75 pieds seulement. Attaqué par des chasseurs, il se dégage mais doit larguer ses bombes dans la baie.

Le navigateur du n° 5 a du mal à se localiser en atteignant Honshu. Le pilote, le lieutenant Jones, décide de longer la côte vers le sud et après un quart d'heure de navigation débouche sur la baie de Tokyo. Devant sa consommation de carburant, il choisit alors des objectifs bien visibles sur les quais. La première bombe atteint un réservoir de pétrole, les trois autres des usines. Après quoi le B25 file vers le sud puis l'ouest, déclenchant une intense DCA.

Le n° 6, Green Hornet, a pour pilote un solide gaillard. Le lieutenant Hallmark, six pied de haut, gabarit de joueur de rugby, aime la bagarre. Il arrive sur Tokyo en formation, accompagné par les appareils de deux camarades, les n° 7 et 8 des lieutenants Lawson et York. Les trois appareils montent à 1500 pieds, s'en prennent à la DCA très active et font un second passage contre leurs cibles prévues. Par miracle, ils ne sont pas touchés et peuvent foncer vers l'ouest, où un sort tragique attend l'équipage du Green Hornet.

L'objectif du n° 9 du lieutenant Watson est la compagnie de gaz et d'électricité de Tokyo, au sud de la ville. Les quatre bombes ne manquent pas leur but et l'appareil poursuit sa route, son mitrailleur devant un moment repousser un Zero[10] qui, curieusement, n'insiste pas.

Le n° 10 du lieutenant Joyce doit, dans un premier temps, attaquer une aciérie en banlieue sud. Après quoi il aura à frapper une usine d'instruments de précision. Contrairement à ses camarades, Joyce a choisi de voler assez haut dans la couche nuageuse. Arrivé au-dessus de la baie de Tokyo, il perce et se heurte à une violente DCA. Les Japonais sont de plus en plus sur leurs gardes. Neuf Zero ne tardent pas à se manifester à leur tour sur tribord avant. Joyce mène à bien ses bombardements avant de plonger à plus de 500 km/h, distançant les Zero qui eux aussi donnent l'impression de ne

pas vouloir approcher de trop près. Le feu du mitrailleur arrière du B25 est toujours redoutable.

L'équipage du Hari Karier, n° 11, a une confiance absolue en son pilote, le lieutenant Greening. Il s'estime chanceux de faire route avec lui. Greening est effectivement un excellent pilote. Son décollage a paru facile, oubliant le tangage du *Hornet*. Il mène ses compagnons droit au but : des raffineries et entrepôts entre Tokyo et Yokohama. Explosions et incendies accompagnent son passage que n'a pas fait dévier la DCA ou la chasse japonaise.

Le n° 12 a suivi quelque temps son prédécesseur, Hari Karier, puis a obliqué sur sa gauche, s'estimant trop au nord. Il traverse la baie de Tokyo et se heurte à des barrages de ballons avant les docks de Yokohama. Contraint de se détourner, il vise une raffinerie et des entrepôts avec plein succès.

Au sein du B25 n° 13, on ne paraît pas s'inquiéter outre mesure de porter un tel numéro. Les esprits ont d'autres soucis. Ayant décollé rapidement, le lieutenant Elroy se cale dans le sillage de ses deux prédécesseurs, volant à 250 pieds au-dessus des flots. Se jugeant lui aussi trop au nord, le navigateur fait obliquer sur bâbord en apercevant la côte japonaise. Arrivant en vue des bassins de radoub qui lui sont impartis, Elroy monte à 1500 pieds et plonge. Le porte-avions *Ryuju*, en cale sèche, est atteint mais le résultat des autres impacts n'est pas observé avec certitude. Le mitrailleur ne distingue que des colonnes de fumée.

Le n° 14 a quitté le *Hornet* à 9 h 5. Son navigateur, le lieutenant Macai, a fait de son vol en direction de Nagoya un compte rendu précis :

« Décollage 35°10' nord – 153° 10' est. Vent au décollage 26 nœuds par 300°. Marche vers la côte, cap 282°. 10 h 20, patrouilleur vu par 35° nord, 149° est. Apparemment pas repéré notre appareil. Points solaires effectués entre 11 h 50 et 13 heures montrent position 25 milles trop au nord. Cap modifié à 277° ou 263°. Terre distinguée à 13 h 50 par 34° 30' nord... Cap modifié pour suivre la côte. A 14 heures, cap sur Nagoya. A 15 h 15, DCA ouvre feu contre nous. 15 h 20, première bombe incendiaire larguée. Trois autres bombes suivent à intervalles une ou deux minutes. Tombent près ou sur objectifs (casernements militaires, dépôt carburant, usine avions Mitsubishi). Fumée visible sur cibles. A 15 h 30, distinguons grandes colonnes de fumée noire sur Tokyo. »

Il n'est rien à ajouter à ce compte rendu, si ce n'est que tous les objectifs, en particulier le dernier (Mitsubishi), ont été atteints avec précision.

Le n° 15 du lieutenant Smith s'est vu désigné pour bombarder Kobe, vaste complexe industriel à 450 kilomètres au sud-ouest de Tokyo. Le plan de vol prévoit d'accompagner le n° 14 jusqu'à Nagoya puis de poursuivre sur Kobe. Tout se déroule bien. Pas de DCA. Pas de chasse. Les objectifs sont rapidement découverts, mais l'équipage ne peut constater les résultats de ses quatre bombes, un tir antiaérien de dernière minute l'obligeant à filer au ras des flots.

Et voici le dernier, qui sera l'avion de la mauvaise fortune. Partir en final n'est pas sans causer d'inquiétudes. Le comité de réception sera obligatoirement au rendez-vous, même si le but est Nagoya et non Tokyo. Etant donné la nature de ses objectifs, des dépôts de carburant, le B25 du lieutenant Farrow n'emporte que des bombes incendiaires. Débouchant sur les lieux, Farrow observe parfaitement les incendies de ses deux prédécesseurs. Négligeant la DCA, il s'acquitte pleinement de sa tâche.

*

Un journaliste français, Robert Guillain, était à cette époque en poste à Tokyo[11], correspondant de l'Agence Havas. Après la guerre, il a rapporté ses souvenirs sur ce 18 avril 1942 :

« Le 18 avril, à midi et demi, je suis chez moi quand retentissent au loin de puissantes explosions, irrégulières, pas très éloignées. Des bombes ? Soudain, bruit d'un faible tir de DCA mais tout de même, si c'était un raid, on aurait entendu les sirènes ?

Quatre bonnes minutes ont passé, quand les mugissements saccadés de l'alerte emplissent le ciel. Lugubre appel des sirènes dans le ciel bleu et ensoleillé de Tokyo : un raid en plein midi ! Notre premier raid ! Ils sont donc venus ! Je me précipite dehors. Habitant en plein centre, je suis en un instant à Toranomon[12], large carrefour proche des principaux ministères. C'est l'heure où les employés et les dactylos, en blouses bleues, mangent d'habitude au bureau même le repas qu'ils ont apporté dans une petite boîte, quatre boules de riz, deux ou trois sardines et quelques algues confites. Le bruit des bombes et l'alerte, loin d'envoyer tout le monde à l'abri, a jeté les gens aux fenêtres ou dehors, sur les trottoirs et sur la place. Le nez en l'air, tout le monde attend. Tout à coup, un bruit d'avion. Des doigts se tendent

aux fenêtres, dans la direction de Ginza. J'aperçois un instant, de ce côté-là, un avion sombre qui fonce à grande vitesse presque au ras des toits. Loin derrière éclatent de petits nuages maigres et risibles, les coups de la défense aérienne. Un avion beaucoup plus lent, très en retard et tout seul, apparaît : c'est la chasse japonaise. On entend une deuxième série d'explosions : encore des bombes.

Et ce sera tout pour le fameux raid du colonel Doolittle. »

Observateur bien placé, Guillain narre aussi la suite : « L'alerte n'est levée que dans l'après-midi, sans qu'aucune annonce officielle soit venue préciser ce qui s'est passé. Sans information, les gens s'inquiètent, et, avant 4 heures, une rumeur s'est répandue dans toute la ville : attention, la nationalité des avions de ce midi reste inconnue ; et puisque toutes les autorités affirmaient, hier encore, que Tokyo était à l'abri des raids américains, il faut croire qu'ils viennent d'ailleurs : ce doit être, ce sont des appareils russes[13] ! La nouvelle circule de bouche à bouche, les visages s'allongent, les gens s'effraient. Domei fait enfin paraître un communiqué qui reste muet sur la nationalité des attaquants. Et s'enferrant dans sa maladresse, l'agence officieuse ajoute : “Sa Majesté l'Empereur et les membres de la famille impériale sont sains et saufs et le palais est intact.” Des milliers de Japonais, et notamment toute la province, entendant ce communiqué à la radio, s'imagineront que la capitale est à moitié en cendres, puisque le gouvernement éprouve le besoin de préciser que le souverain, du moins, s'en est tiré indemne !

C'est seulement le lendemain, au milieu de la journée, qu'un communiqué donne enfin l'explication du raid. Deux porte-avions américains sont apparus à l'aube la veille au large du Japon, très loin dans l'est. Quelques heures après, des avions, dont le nombre n'est pas donné, apparaissaient sur Tokyo et plusieurs grandes villes plus au sud : Kawasaki, Yokosuka, Nagoya, Yokkaichi et Kobe... C'étaient donc bien des Américains ! Et les journaux se taisent sur les dégâts qu'ils ont faits, se bornant à dire qu'ils sont sans gravité[14]... »

Indiscutablement, Doolittle et ses compagnons ne sont pas passés inaperçus !

Leur survol du Japon, cependant, a été trop inopiné et trop rapide pour provoquer des réactions efficaces. Un seul appareil a été légèrement touché et a pu poursuivre sa route. Lorsque les responsables nippons surpris prennent conscience de l'événement, Doolittle et les siens sont déjà loin.

Si l'essentiel a été réalisé et la mission remplie[15], le plus dur se situe ensuite. Les B25 doivent regagner un territoire ami, théoriquement la Chine nationaliste de Tchang Kaï-chek. Doolittle avait fixé un point d'atterrissage : le terrain d'aviation de Chuchow, à 900 kilomètres au sud-ouest de Shanghai. Les Américains y ont constitué un dépôt de carburant. Il sera possible de refaire le plein. Mais le décollage précipité, plus loin que prévu, a tout remis en question, distances et horaires. Il fera nuit lorsque les B25 aborderont le continent asiatique (ils auraient dû l'atteindre de jour après un décollage nocturne).

Les réservoirs sont aux trois quarts vides et les supplémentaires adaptés avant le départ n'offrent qu'une contenance limitée. Les côtes chinoises sont distantes, en moyenne, d'un millier de kilomètres. Difficile normalement de les atteindre. Heureusement, un fort vent arrière, quasi miraculeux, de 25 nœuds pousse vers l'ouest, faisant gagner de précieux milles aux pilotes, les yeux rivés sur leurs jauges. Il évitera un amerrissage, aux conséquences à priori dramatiques, en mer de Chine.

Aux approches des rivages chinois, l'obscurité naissante, la pluie qui bouche l'horizon interdisent de se repérer. Chennault avec ses Tigres volants aurait pu guider les B25. Mais en Chine nationaliste, la confiance américaine ne règne qu'à demi. Elle a des doutes sur la discrétion de Tchang Kaï-chek et de son entourage. Ni le maréchal ni Chennault n'ont été informés des modalités pratiques de l'opération afin de préserver le secret. Tchang Kaï-chek, de surcroît, avait fait savoir qu'il était hostile à une action de ce type par crainte des représailles contre ses compatriotes. L'avenir, sur ce point, lui donnera raison.

Dans la nuit, avec des compteurs d'essence affichant zéro, les aviateurs américains n'ont que deux issues : sauter en parachute ou tenter un atterrissage (ou un amerrissage) de fortune. Le dernier recours est le plus risqué. Onze équipages, dont celui de Doolittle, se jettent dans le vide et se posent sur la terre ferme. Le caporal Faktor, mitrailleur du B25 n° 3, parachute en torche semble-t-il, se tue. Plusieurs aviateurs se blessent à l'arrivée au sol. Doolittle se reçoit dans une rizière qui amortit le choc mais le colonel y restera, trempé et transi, plusieurs heures. Trois appareils B25, les nos 6, 7 et 15, amerrissent à proximité de la côte. Un autre, le n° 2, se pose sur une plage. Les sergents Dieter et Fitzmaurice, bombardier et mitrailleur du n° 6, Green Homet, se noient. Leurs camarades, à peu près indemnes, parviennent à gagner le rivage.

L'équipage n° 8 échappe au sort commun. Suite à des réglages défectueux, sa consommation d'essence a été excessive. La traversée de la mer de Chine s'avère impossible. Le seul recours se situe cap au nord-ouest, au-dessus de la mer du Japon, direction la Sibérie orientale en URSS. En limite de potentiel, le lieutenant York pose son B25 sur un terrain d'aviation soviétique, proche de Vladivostok. Officiellement, les Américains sont des alliés, mais Staline, trop occupé à l'Ouest contre la Wehrmacht, ne veut pas d'ennuis en Extrême-Orient avec l'empire du Soleil levant. Moscou se regarde comme neutre dans le conflit Etats-Unis-Japon. Les aviateurs américains sont donc internés. (Au bout d'un an, ils finiront par s'échapper et rejoindre l'Iran. Ceux-là, ayant traversé toute la Sibérie en train, pourront se vanter d'avoir vu du pays...)

Pour tous, à l'exception des cinq hommes posés en URSS, une grande interrogation se pose : « Où sommes nous exactement ? En Chine nationaliste ou en zone japonaise ? »

Le destin, pour la majorité, se montre clément. Ils se trouvent en secteur plus ou moins aux mains de l'armée ou de la guérilla nationalistes. Après parfois quelques déboires pour se faire reconnaître, ils reçoivent un soutien généreux et un accueil enthousiaste. Paysans, militaires se dévouent en faveur des héros américains pour les mener à bon port. Au bout de quelques jours de pérégrinations, les rescapés débarquent à Tchoung-King en vue d'un rapatriement via Calcutta. Cette aide a sauvé les éclopés grièvement blessés.

Il est, hélas, des malchanceux. Les équipages 6[16] et 16 tombent aux mains des Japonais. Les malheureux, torturés, condamnés, vont connaître l'enfer. Trois d'entre eux, les lieutenants Hallmark et Farrow, le sergent Spatz, sont exécutés par les Japonais le 15 octobre 1942. Le lieutenant Meder mourra en captivité le 1er décembre 1943. Les quatre survivants ne devront leur salut, à quelques jours près, qu'à la capitulation japonaise du 15 août 1945. Ils seront libérés dans un état d'épuisement extrême[17], témoins et victimes de l'horrible barbarie nippone.

Au total, sur 80 aviateurs partis du *Hornet* au matin du 18 avril 1942, trois sont exécutés par les Japonais, un meurt en captivité, trois se tuent lors du crash de leur appareil. Les 73 autres rejoindront l'Amérique où ils reprendront le combat. 18 seront tués par la suite. Un coût humain est toujours douloureux. Dans le cas présent, il ne paraît pas excessif devant les risques endossés[18].

Le bilan matériel des pertes japonaises de ce que certains dénommeront à tort « Trente secondes sur Tokyo » est modeste. Les ravages et incendies provoqués sont limités (le tonnage des bombes larguées n'était pas énorme). Il y aurait une cinquantaine de morts japonais.

L'impact du commando de Doolittle est ailleurs. L'écho du raid est immense. La presse s'enflamme. Le *Los Angeles Times* titre : *« Doolit' do it »* (Doolittle, ça a douillé). Le but souhaité par Roosevelt est atteint[19].

Contrepartie de l'issue du raid, les 16 B25 sont perdus. Chennault le déplore et le manifeste avec véhémence. Informé, il aurait, affirme-t-il, sauvé les hommes et un précieux matériel. C'est certainement vrai. L'incident n'améliore pas les rapports déjà tendus entre les caciques de Washington et le condottiere aviateur[20].

Le silence à son endroit aggrave les relations entre les Américains et Tchang Kaï-chek. L'ombrageux maréchal n'apprécie pas la défiance dont il a été l'objet.

*

La réaction des Japonais est terrible. Ils ont eu des victimes mais ils sont surtout mortifiés. Leur sanctuaire national a été violé (ce n'est qu'un début[21]). Leur vigilance a été prise en défaut. Une bombe est même tombée près du palais impérial.

Des représailles s'abattent sur les aviateurs prisonniers et la population chinoise. 100 000 soldats nippons se répandent sur les provinces du Che-Kiang et du Kang-Siou. La soldatesque nippone tue, viole, pille, incendie avec sa sauvagerie habituelle. 250 000 paysans sont massacrés. Tokyo espère ainsi mettre Tchang Kaï-chek en garde contre toute collusion avec les Américains. Le résultat inverse est atteint. Les Chinois ne peuvent que s'éloigner de leur ennemi traditionnel et se rapprocher de ses adversaires.

*

Des incidences pratiques à Tokyo, Guillain, toujours témoin privilégié, écrit :

« Les services d'alerte ont été surpris, les sirènes ont sonné après le passage des premiers avions, la chasse a été ridiculement en retard, la lutte contre l'incendie médiocre, enfin la population a stupidement assisté au raid comme à un exercice de cirque, sans même penser à se mettre quelque part

à l'abri. Sur tous ces points la leçon a porté, et le raid sert le Japon plus qu'il ne lui nuit. La défense aérienne est renforcée et l'on voit les toits de Tokyo, dans les quartiers des affaires et des ministères, se garnir de mitrailleuses lourdes et de guetteurs. Les parcs sont défoncés par l'installation des batteries de DCA. Des barrages de ballons-saucisses encerclent bientôt la ville ; de nouveaux aérodromes sont créés pour les escadrilles de chasse. Les alertes de précaution et d'exercice se multiplient, et de mois en mois, pendant une journée entière et quelquefois deux, la vie de tout un quartier et parfois de toute la ville est complètement suspendue par les manœuvres d'entraînement contre l'incendie, auxquelles participent plusieurs centaines de milliers d'hommes et de femmes. Le matériel de ces pompiers amateurs reste visiblement insuffisant, et ce qui est pire encore, le gros de la population demeure absolument dépourvu de protection contre les bombes. Pas d'abris publics en ville, pas de refuge possible dans le métro trop peu profond, pas d'abris privés, hors quelques trous qu'on a grossièrement creusés dans les jardins ; les gens n'osent pas faire de tels préparatifs car ils perdraient la face... »

Robert Guillain rend compte de ce qu'il constate à Tokyo même. Les autres incidences militaires de l'opération menée par Doolittle lui échappent. Pourtant, elles sont capitales.

Le Japon dégarnit ses possessions chinoises pour mieux défendre son territoire. Des escadrilles de chasse quittent le continent et sont transférées sur Honshu. L'amiral Yamamoto, le théoricien des porte-avions et le grand maître des opérations combinées, se sent coupable. Son pays, son empereur ont été menacés. Une telle situation ne doit pas se reproduire. Il est donc conduit à repousser plus loin vers l'est les avant-postes couvrant le sol nippon. Concrètement, il obtient du QG impérial le feu vert pour réaliser ce qu'il préconise depuis longtemps : occuper Midway. A 2 000 kilomètres à l'ouest de Hawaii, sensiblement sur la même latitude, Midway serait le meilleur bastion avancé pour se protéger dans le Pacifique oriental. A court terme, le destin de la guerre aéronavale dans le Pacifique se dessine. Partant pour envahir l'archipel, la flotte japonaise sera la grande vaincue de la bataille de Midway des 4 et 5 juin, tournant de la guerre dans le Pacifique.

*

Un enseignement se dégage de ce raid sur Tokyo. Normalement, un commando doit se dérouler comme un ballet bien réglé. Chacun connaît son rôle, sait quand il entre en scène, quels mouvements il a à effectuer. La guerre, avec ses impondérables, déroute souvent cette belle ordonnance. Devant un élément impromptu, bouleversant la trame fixée, il appartient au chef de réagir sur-le-champ. Halsey, Doolittle estiment que leur présence a été décelée. Ils modifient le timing et précipitent le décollage, si risqué soit-il. Cette réaction rapide, intelligente et courageuse, conduira au succès.

Bien des commandos réussis devront leur succès à une décision heureuse de leur chef. Si l'efficience d'un commando repose sur la valeur et le travail de chacun de ses membres, le chef est la clef de voûte de l'édifice. Il crée l'ambiance. Il assure la cohésion. Il fixe et maintient le cap. Tous les commandos s'identifient à leur chef. Qu'ils se nomment Stirling, Bergé, Lovat ou Skorzeny pour ne citer que les plus connus.

*

« La Belette s'est volatilisée »

Un autre commando, dans le Pacifique, s'assimile à celui de Doolittle. Mené par voie aérienne lui aussi, il tend à l'élimination de l'homme fort de l'armée nippone, l'amiral Yamamoto.

Izoroku Yamamoto, 59 ans, est une personnalité qui compte dans la vie militaire et politique du Japon. Ancien attaché militaire à Washington, délégué aux conférences navales de Londres en 1929 et 1934, vice-ministre de la Marine en 1936, il est en 1939 nommé commandant en chef de la flotte combinée. A ce titre, il commande les porte-avions et l'aviation embarquée auxquels il donne un formidable essor. Stratège, il prépare et dirige en 1941 l'attaque contre Pearl Harbor[22]. Après quoi il mène avec succès l'invasion du Pacifique occidental. Ses victoires lui confèrent un prestige que le revers de Midway n'atténue pas. Au début de 1943, depuis son PC de Rabaul[23], il conduit personnellement l'action dans les îles Salomon, l'opération Igo.

Vers le 10 avril, il décide de se rendre dans l'île de Bougainville afin de féliciter et d'encourager ses jeunes pilotes.

Depuis plusieurs mois, les Américains ont percé le code de la marine impériale. Le 14 avril, à Pearl Harbor, le capitaine Layton, officier de

renseignements de l'amiral Nimitz, présente à son patron un message que ses services viennent de décrypter :

« Le 18 avril, le commandant en chef de la flotte combinée rendra visite à FYZ, R et RXP selon le programme suivant :

1. Départ RR à 6 heures dans un avion de combat escorté par six chasseurs. Arrivée FYZ à 8 heures. Déplacement sur dragueur de mines jusqu'à R... Arrivée à 8 h 40.

2. A chaque base le commandant en chef fera une tournée d'inspection A... Il rendra visite aux malades et aux blessés. Les opérations courantes doivent se poursuivre. »

Le texte est excessivement précis. Date, horaires sont clairement mentionnés. Les indicatifs de lieux identifiés. Le commandant en chef de la flotte combinée se rendra le 18 avril en inspection à Ballalaé, PC de la 2e division de porte-avions dans les Shortland[24], et à Buin, à la pointe sud-est de l'île de Bougainville, 500 kilomètres de Guadalcanal. Dans le rayon d'action des chasseurs d'Henderson Field, le terrain d'aviation de Guadalcanal.

Après un coup d'œil de confirmation des distances sur ses cartes, Nimitz réagit : « On essaye de l'avoir ? » et d'ajouter : « Si nous y parvenons, les Japs pourront-ils le remplacer par quelqu'un de meilleur ? »

Layton est catégorique. Non ! Yamamoto est la meilleure tête de l'état-major nippon. « Soit, dit Nimitz, tentons le coup ! »

Sans doute estime-t-il lui aussi que le cadavre d'un ennemi sent toujours bon. Et en Américain, il n'oublie pas Pearl Harbor. Ce coup bas ne passe pas et n'est pas pardonné.

Le commandant de la flotte du Pacifique se couvre néanmoins du côté de Washington. Roosevelt donne son accord sans état âme. Le président a en l'esprit Pearl Harbor et la vie des boys à préserver au maximum. Stimson, le secrétaire d'Etat à la Défense, se montre plus réservé. Il consulte des prêtres avant d'acquiescer. Fort de quoi, Frank Knox, ministre de la Marine, signe et fait expédier le télégramme ci-dessous :

« Ordre à escadrille 339 P38 atteindre et détruire à tout prix. Président attache importance extrême à opération. »

*

Yamamoto possède la réputation d'être ponctuel. Le 18 avril à l'aube, il n'y déroge pas. Vêtu d'un uniforme vert sombre, il embarque dans un bombardier bimoteur Mitsubishi G 4 M (Betty), qui décolle à 6 heures précises de Rabaul. L'amiral Ugaki, son chef d'état-major, suit dans un appareil similaire. Plusieurs officiers font partie du voyage. Six Zero assurent l'escorte.

A la même heure, 18 P38 de la 339e escadrille de chasse du major John Mitchell s'envolent d'Henderson Field. Les appareils équipés de réservoirs supplémentaires cinglent vers un rendez-vous dont les pilotes ont eu connaissance la veille. Mitchell, comme Doolittle, a soigneusement choisi ses compagnons de vol. Il sait qu'ils feront bon usage de leur Lightning P38. Ce bimoteur, bipoutre, atteint 630 km/h avec une autonomie normale de 725 kilomètres. Il surclasse en vitesse le Betty et le Zero qui ne volent qu'à 430 et 530 km/h. Avec son canon de 20 mm et 4 mitrailleuses de 12,7 mm, il est un chasseur redoutable[25].

Grâce à leurs réservoirs supplémentaires, les P38 ont l'autonomie suffisante pour l'aller et retour Guadalcanal-Bougainville. Sans plus. Ils ne pourront s'attarder sur les lieux. L'opération exige une précision absolue dans le temps. Avant le départ, Mitchell a minutieusement donné ses instructions :

« Sur zone ma formation, 14 appareils, volera à 6 000 mètres pour contrer une attaque de Zero stationnés à Kahili près de Buin. Celle de Lanphier, quatre appareils, volera à 3 000 mètres pour procéder à l'interception. »

Au décollage, deux P38 ont des ennuis de pneus et de réservoirs. Ils ne sont que 16 à filer de concert, en formation serrée au ras des flots, pour éviter d'être repérés par les radars. Silence radio absolu. Le ciel est parfaitement dégagé, la visibilité bonne.

Après deux heures de vol, en abordant Bougainville, Mitchell se lance en chandelle pour gagner l'altitude de 6 000 mètres qu'il s'est fixée. Lanphier et ses trois équipiers ne grimpent qu'à 3 000. C'est le tournant ! Tous les yeux des pilotes scrutent l'horizon. L'amiral sera-t-il au rendez-vous ? Les chasseurs du terrain de Kahili proche vont-ils faire leur apparition ?

Soudain, un pilote du groupe Mitchell rompt le silence radio : « Ennemi à 10 heures ! »

Effectivement, une formation en V grandit de seconde en seconde : deux bombardiers bimoteurs, escortés par six Zero. Yamamoto est exact.

Quelques instants plus tôt, il est passé au-dessus de Kahili et le radio de l'avion de tête a annoncé l'arrivée dans 15 minutes à Ballalaé.

Lanphier connaît sa mission. Ayant largué ses réservoirs supplémentaires vides, il plonge avec Barbier, son ailier. La seconde équipe a des ennuis avec ses fameux réservoirs et se trouve hors course.

Le premier bombardier a aperçu les assaillants. Il pique pour échapper au P38 plus rapide. Lanphier le rattrape. Canon et mitrailleuses crachent. Une aile en feu se détache et le premier Betty s'écrase dans la forêt. Barbier alors attaque le second qui se crashe à son tour en mer.

Autour d'eux, la bataille fait rage entre les Zero et les P38 de Mitchell. Trois Zero sont abattus. Les Américains ne perdent qu'un appareil, celui du lieutenant Ray Hine. Après quoi ils s'éloignent, grâce à leur vitesse supérieure. Mais le retour sera hasardeux. Des appareils ont été touchés. Les jauges baissent dangereusement... Lanphier se posera le dernier, salué en héros.

D'Henderson Field Mitchell envoie le message convenu pour signaler la réussite de ce qui a été baptisé l'opération Vengeance : « La Belette s'est volatilisée. »

Les Américains ne veulent pas crier trop ouvertement victoire. Ce serait faire comprendre à l'ennemi que son code secret est déchiffré. « Vengeance » doit apparaître comme une opération de circonstance servie par la chance. Il s'ensuit des télégrammes mystérieux comme celui de l'amiral Halsey à l'amiral Mitscher qui a monté l'embuscade fatale[26] : « Félicitations pour vous, pour le commandant Mitchell et ses chasseurs. Paraît que l'un des canards dans leurs besaces pourrait bien être un paon. »

Yamamoto sera retrouvé le lendemain par une patrouille japonaise, encore sanglé sur son siège. Une balle lui avait traversé la gorge. Sa main gantée agrippait son sabre. Ugaki, plus heureux, réussit bien que blessé à s'extraire de son avion et à gagner le rivage à la nage. Il survivra[27].

Ce n'est qu'à la fin du mois de mai qu'un bref communiqué du GQG impérial annonce que l'amiral Yamamoto « a été tué en action, sur le front, en avion, à la fin avril ». Le 5 juin, jour du retour des cendres de l'amiral sur le cuirassé *Musashi*, est décrété deuil national. Le Japon a perdu son stratège naval. Son dauphin, l'amiral Minechi Koga, lui succède mais il n'a pas la carrure de son prédécesseur. L'ère Yamamoto est définitivement close. Le Japon est réduit à une stricte défensive. Le commando des

Lightning de Mitchell a signé le tournant définitif de la guerre dans le Pacifique. MacArthur et Nimitz iront de victoire en victoire.

---

1 C'est-à-dire patron de la Royal Air Force.

2 Calibre 12,7 millimètres.

3 Le général Leclerc devait disparaître sur un avion de ce type en 1947.

4 Près de 60 km/h.

5 Les Américains, après Pearl Harbor, ont pris contre la communauté d'origine japonaise des mesures sévères. Elle a été pratiquement internée durant la durée de la guerre, de crainte des sabotages, attentats ou divulgation de renseignements.

6 Une Task Force (littéralement Force de travail) est un ensemble de navires de guerre articulé autour d'un porte-avions.

7 Huit tonnes de bombes par superforteresse.

8 L'île principale de l'archipel japonais, avec Tokyo et les cités les plus importantes.

9 Sauf pour les trois derniers B25, piquant sur Nagoya et Kobe plus au sud.

10 Mitsubishi A 6 M Reisen, dit Zero, le plus célèbre des chasseurs japonais. Vitesse 500 km/h. Deux mitrailleuses de 7,7 m/m, deux canons de 20.

11 Vichy et Tokyo entretiennent des relations diplomatiques à peu près normales.

12 Quartier commerçant au cœur de la ville.

13 Lourde erreur ! L'URSS ne déclarera la guerre au Japon que le 9 août 1945.

14 Robert Guillain, *La Guerre au Japon*, OC, p. 86-88.

15 10 équipages ont frappé leurs objectifs assignés, 5 autres ont trouvé des objectifs de circonstance, un seul a dû se délester en mer de son chargement.

16 Lequel n^{o} 6 avait perdu deux des siens, noyés lors de l'amerrissage.

17 Le lieutenant Barr mettra de longs mois à se rétablir et mourra jeune, victime des séquelles du régime enduré.

18 Il y a aussi les 16 B25 perdus, estimés à 3,2 millions de dollars à l'époque. Mais l'Amérique est riche...

19 Doolittle promu général reçoit la médaille d'honneur du Congrès et est nommé à des postes importants. Il commandera la VIII^{e} flotte aérienne américaine lors du débarquement en Normandie (il disparaîtra en 1988 à 92 ans).

20 Qui sera finalement remercié en 1945. Ce tacticien de la chasse, éminent connaisseur du monde chinois, est aussi un gentleman. Après le coup de force japonais du 9 mars 1945 en Indochine, malgré les ordres de Roosevelt, il s'efforce d'aider les Français. Son attitude ne plaît pas et précipite son rappel.

21 Au printemps 1945, Tokyo recevra en 3 mois 11 800 tonnes de bombes. Plus de la moitié de la ville sera détruite.

22 Lucide, il est toutefois opposé à l'entrée en guerre du Japon contre les Etats-Unis. Il a conscience des limites de la puissance industrielle japonaise face à celle des Américains.

23 A l'extrémité nord de la Nouvelle-Bretagne

24 L'archipel des Shortland s'étale à une trentaine de kilomètres au sud-est de Bougainville.

25 Antoine de Saint-Exupéry disparaîtra durant l'été 1944 avec un avion de ce type, équipé pour la reconnaissance aérienne.

26 Halsey commande maintenant la zone Pacifique-Sud et Mitscher une Task Force.

27 Le 15 août 1945, l'amiral Ugaki, commandant la V armée aérienne, prendra la tête d'une opération kamikaze sur Okinawa. A 19 h 34, après un long message d'adieu, il annoncera : « Nous piquons. » On ne sut jamais où il s'était écrasé. Aucun navire américain ne fut atteint ce jour-là.

Chapitre XI

COMMANDO SUR SAINT-NAZAIRE
Opération Chariot

En principe, un commando met en œuvre un effectif limité. Une centaine de participants est souvent un maximum, afin de gagner en souplesse et cohésion. Parfois même, seules quelques individualités interviennent. Ils ne seront que cinq à attaquer l'aérodrome d'Heraklion, en Crète.

L'opération baptisée Chariot contre Saint-Nazaire, le 28 mars 1942, engage 611 personnes[1], soit beaucoup plus qu'à l'accoutumée pour un commando. Ne serait-elle pas de ce fait une opération combinée et non un commando ? On pourrait à première vue le penser, d'autant que les trois armes, terre, air, mer, tiennent chacune leur partition. Les modalités de l'événement incitent à raisonner différemment. Elles répondent aux critères du parfait commando, de la ruse de guerre employée pour duper l'ennemi quant à l'intérêt stratégique de la cible. L'Histoire le retient ainsi et parle du commando sur Saint-Nazaire.

*

Le premier semestre de 1942 est sévère pour la Grande-Bretagne. Les revers se succèdent en Extrême-Orient. Singapour tombe le 15 février, Rangoon le 9 mars, Mandalay le 1er mai. En Libye, la forteresse de Tobrouk capitulera le 21 juin.

Le réconfort vient d'Amérique, car sur le front de l'Est la situation n'est guère plus brillante. L'oncle Sam est entré sans retenue dans la guerre avec tout son potentiel économique et humain. Son alliance est gage de victoire. A long terme... Il doit forger une armée et se battre aussi bien dans le Pacifique qu'à l'Ouest. D'ores et déjà, il assure toutefois à la Grande-

Bretagne le ravitaillement dont elle a tant besoin. Sans les convois d'outre-Atlantique, elle serait asphyxiée dans son île.

Les Allemands le savent et y mettent le prix. Leurs U-Boote sillonnent l'océan. En meutes de loups, ils fondent sur les navires marchands qui apportent des produits de toute nature, à commencer par le carburant. Lutte impitoyable où se joue en partie le destin de la Seconde Guerre mondiale[2].

Dans cette bataille de l'Atlantique, la Royal Navy a marqué un point. Le 27 mai 1941, elle a envoyé par le fond le redoutable cuirassé *Bismarck*. Mais son frère jumeau, le *Tirpitz*, 51 000 tonnes, vitesse 30 nœuds, 4 tourelles de 381 m/m, 12 pièces de 150, vient de terminer ses essais. Il surclasse tous les bâtiments britanniques. S'il parvient à se joindre aux U-Boote dans l'Atlantique, le rapport des forces basculera par trop. La route des convois sera barrée, avec toutes ses conséquences.

Dans une note du 25 janvier 1942 aux chefs d'état-major, Churchill écrit : « Aucun autre objectif ne peut lui être comparé [au *Tirpitz*]... En la période présente, toute la stratégie tourne autour de ce bâtiment qui paralyse quatre de nos navires, sans parler des deux cuirassés américains neufs que nos Alliés maintiennent dans l'Atlantique. »

Le *Tirpitz* est présentement dans les eaux norvégiennes. Trois autres corsaires, les cuirassés *Scharnhorst* et *Gneisenau*, le cuirassé lourd *Prinz Eugen*, « évadés de Brest » mi-février, sont à l'abri dans les ports allemands. Ce quatuor peut, par la mer de Norvège et le nord de l'Ecosse, gagner l'Atlantique. Quel péril ! Quelle hécatombe de cargos ! Il est toutefois une condition majeure à cette irruption du *Tirpitz :* le cuirassé doit pouvoir disposer sur le littoral français d'un havre lui permettant de panser d'éventuelles avaries. Pour un navire de son tonnage, il n'en existe qu'un de Biarritz à Dunkerque : Saint-Nazaire.

Saint-Nazaire, sur la rive droite de l'embouchure de la Loire, possède un bassin de radoub susceptible de le recevoir. Là fut fabriqué et lancé le célèbre paquebot *Normandie*. La cale qui porte son nom donne directement sur la Loire et de là, par un chenal à 10 mètres de tirant d'eau, sur le large. Elle est apte à recevoir un navire de 85 000 tonnes. Si elle est rendue inutilisable, le *Tirpitz* n'a plus de point de recueil. L'Atlantique lui est interdit. La perspective de raids dévastateurs de sa part tombe.

L'enjeu a de quoi retenir l'attention des stratèges militaires et des hauts responsables politiques britanniques. Lorsqu'il était en fonction, l'amiral Keyes y avait songé en mars 1941. Il avait renoncé devant les obstacles à

surmonter. En janvier 1942, à la demande de l'amirauté, Mountbatten reprend le dossier. Il constate qu'effectivement le cas Saint-Nazaire est un très gros morceau à avaler.

La cale Normandie, cible première d'une opération contre Saint-Nazaire, se présente sous la forme d'un bassin rectangulaire légèrement en sifflet par rapport à la berge. Sensiblement orientée nord-sud, longue de 350 mètres, large de 43, elle est fermée à chaque extrémité par une porte en acier appelée caisson. Chacun de ces deux caissons, 52 mètres sur 10 de long, 15,10 m de haut, 10,60 m de large, coulisse latéralement et constitue en soi un formidable blindage. Celui du sud s'ouvre sur la Loire, celui du nord sur le très vaste bassin de Penhoët.

Près de ce bassin de Penhoët et de la cale Normandie, existe également un vaste bassin dit de Saint-Nazaire (1 000 mètres sur 300), qui abrite sur sa rive ouest une base sous-marine avec des alvéoles bétonnés. On y accède par trois portes : un pont tournant depuis le bassin de Penhoët ; un pont-écluse, donnant sur la Loire, à la Vieille Entrée, petite darse à hauteur du caisson sud ; un goulet avec pont et écluse conduisant à l'avant-port.

Un navigateur remontant la Loire découvre sur bâbord cet avant-port en forme de U, puis la jetée du Vieux Môle perpendiculaire au rivage avec un phare à son extrémité, la Vieille Entrée menant au bassin de Saint-Nazaire, et enfin le caisson sud de la cale Normandie. Ce paysage est à retenir. Les marins anglais l'inscriront dans leur mémoire d'après cartes et photographies aériennes. Ils s'efforceront sur place de le retrouver.

A l'étude, l'état-major de Mountbatten arrive à une conclusion formelle : neutraliser la cale Normandie et indirectement le *Tirpitz* dans l'Atlantique implique de détruire les deux caissons d'accès. Ou tout au moins un. Cette destruction est pratiquement impossible à réaliser par la RAF, eu égard aux dimensions réduites de l'objectif, à son blindage et à la densité de la DCA. Le travail ne peut être effectué que par des « saboteurs » amenés sur place. On entre, ce disant, dans le domaine spécifique des commandos. Mais comment arriver à pied d'œuvre ? Un parachutage est hors de question. Il interviendrait obligatoirement hors ville, avec réaction allemande immédiate. Ne reste que la voie maritime, encore que les difficultés paraissent à première vue insurmontables.

Saint-Nazaire se situe à une quinzaine de kilomètres de la haute mer. L'estuaire de la Loire, large d'environ 1500 mètres, dissimule des hauts-fonds rendant la navigation dangereuse, en dehors du chenal balisé et

étroitement surveillé. Tout le long des deux rives du fleuve, les Allemands ont implanté des batteries d'artillerie. L'arsenal va de l'obusier de 240, monté sur rails, aux canons de 20. Le tout accompagné de mitrailleuses légères ou lourdes. A Saint-Nazaire, le port et ses abords sont truffés de casemates avec canons ou armes automatiques. 5 000 hommes occuperaient la ville, un millier les deux rives. S'engager dans l'entonnoir de la Loire, c'est s'enfoncer dans un piège mortel.

Cette situation génère chez les Allemands un sentiment quasi général de sécurité. Ils jugent une attaque par voie terrestre ou maritime hautement improbable (seul l'amiral Doenitz, grand patron des U-Boote, venu en inspection, ne partage pas cet état d'esprit). Une telle appréciation explique en partie le temps gagné par les Anglais lors de leur progression sur la Loire.

Mountbatten, malgré tout, ne bute pas sur l'obstacle. « L'affaire vaut la peine d'être étudiée de nouveau, déclare-t-il. Il faut trouver quelque chose sortant des sentiers battus. »

Ses collaborateurs à Richmond Terrace approfondissent le dossier. Les renseignements sur Saint-Nazaire ne manquent pas : photographies aériennes, informations fournies par la Résistance française. Ils permettent de réaliser une maquette du port avec le détail des plans d'eau, des écluses, des ponts et des défenses. D'études en études, de discussions en discussions, un plan s'élabore, sortant, comme le souhaitait Mountbatten, des voies habituelles.

Le caisson sud de la cale Normandie sera abordé par un destroyer « bourré d'explosifs ». L'explosion se produira à retardement, après évacuation de l'équipage. Les autres objectifs portuaires seront attaqués par des commandos débarqués du destroyer ou de petits navires d'accompagnement. Cette solution exige la surprise avec remontée de la Loire de nuit, en dépit des hauts-fonds. Le destroyer sera le cheval de Troie de l'entreprise. Il devra présenter la silhouette d'un bâtiment équivalent de la Kriesgmarine. Un bombardement aérien sur Saint-Nazaire détournera l'attention des Allemands. Leurs projecteurs seront braqués vers le ciel et non vers le fleuve et l'océan.

Nul ne le conteste. L'opération qui porte maintenant un nom, Chariot, est à très hauts risques. Elle présente l'avantage de l'originalité et d'exiger un minimum de personnel.

Le 24 février, Mountbatten transmet la proposition aux chefs d'état-major. Elle est approuvée le lendemain. Le feu vert donné, le plus difficile reste à faire : trouver les individus aptes, les regrouper, les entraîner et en final exécuter. Ce qui suppose aussi de rassembler les moyens matériels.

*

Quels hommes ? La réponse est double : des marins pour monter les navires, des combattants pour réduire les défenses et pratiquer les sabotages. Et, cela va de soi, toute troupe a besoin de chefs.

Les marins seront 345. Ils appartiennent à la Royal Naval Volunteer Reserve, c'est-à-dire qu'ils servent pour la durée de la guerre. Sportifs, ils sont parfaitement qualifiés pour embarquer sur de petits bâtiments. L'expérience montrera leur sens du devoir. Deux d'entre eux recevront la Victoria Cross à titre posthume.

Les commandos se scinderont en deux : ceux destinés à combattre ; ceux appelés à effectuer les destructions. Les premiers, au nombre de 166, proviennent du commando n° 2, issu de la 3e compagnie indépendante de Norvège (où elle avait beaucoup souffert). Quelques-uns ont participé aux raids sur Lofoten ou Vaagsö. Les 91 autres ont été sélectionnés dans les commandos 1, 3, 4, 5, 6, 9 et 12 pour placer et déclencher les charges explosives. Doivent aussi s'adjoindre à eux une équipe médicale, trois officiers de liaison et deux correspondants de guerre.

Le capitaine de frégate R.E.D. Ryder, 34 ans, marin de métier et d'expérience, strict dans le service, sévère pour lui-même comme pour les autres, commandera la force navale. Le lieutenant-colonel Newman, 38 ans, chef du commando n° 2 (et ancien patron de la 3e compagnie indépendante en Norvège), homme intelligent, humain, ayant le respect et l'affection de ses subordonnés, coiffera les commandos. L'encadrement choisi est de qualité. Au total, il compte 39 officiers. Pratiquement 1 pour 15, pourcentage élevé.

Le destroyer devant emboutir le caisson sud est la pièce maîtresse des moyens engagés. Sa désignation s'avère difficile. Pour peu, elle ferait capoter le montage retenu. L'Amirauté ne veut pas se priver de l'un de ses bâtiments. Finalement, elle se résigne et choisit l'un des 50 destroyers cédés par les Etats-Unis à la Grande-Bretagne en septembre 1940[3]. Ce *Buchanan* américain, rebaptisé *Campbeltown*, possède quatre cheminées. Deux lui

sont enlevées, les destroyers allemands n'en ayant que deux. Ses gréements sont modifiés. A distance, dans son approche de Saint-Nazaire, la silhouette du *Campbeltown* sera susceptible de s'assimiler à celle d'un destroyer du III^{e} Reich.

Tout est fait pour l'alléger au maximum, à cause des hauts-fonds de l'estuaire. Son armement lourd est enlevé. Ne demeurent que des pièces de 20 m/m et une de 50 sur chaque bord. Le tirant d'eau est ainsi ramené de 14 à 12 pieds. Au total, le *Campbeltown* embarque 75 marins et 80 commandos.

Il sera accompagné par une flottille de 18 vedettes. Ces embarcations, basses sur l'eau, longues de 23 à 34 mètres, larges de 6, sont capables de filer à 18 nœuds, voire plus pour certains modèles. Leur vitesse représente leur principal atout, faute de véritable blindage (la coque est en bois). Leurs mitrailleuses Lewis seront renforcées par des canons Oerlikon de 20 m/m à tir rapide. La vedette de tête sera équipée en canonnière avec un Pom-Pom Vickers à 120 coups/mn (obus de deux livres[4]). Munie d'un radar et d'un sondeur à écho, elle servira de PC marin à Ryder et Newman. Quatre autres vedettes emporteront deux torpilles de 457 m/m. Chacune, à l'exception d'une tenue en réserve, commandée par un officier, embarquera une dizaine de marins et une quinzaine de commandos.

Entre-temps, l'entraînement ne laisse pas de répit. Les combattants parachèvent leur formation au combat de nuit dans le dédale des hangars et des voies ferrées des quais de Cardiff et de Southampton, cadre qu'ils découvriront à Saint-Nazaire. Les « démolisseurs », sous la direction du capitaine Pritchard, grand maître ès explosifs, s'initient aux caractéristiques techniques des machineries portuaires qu'ils devront saboter. Durant cette phase à l'activité intense, la localisation de la mission demeure toujours rigoureusement secrète.

A partir du 13 mars, Falmouth, à la pointe de la Cornouaille, voit un rassemblement général de la force Chariot sur un transporteur belge, le *Princesse Joséphine-Charlotte*. L'univers clos du bâtiment facilite les ultimes réunions préparatoires. La date de l'attaque a été fixée à la nuit du 27 au 28 mars, qui répond à des impératifs : marée de vive eau, clair de lune. L'heure H, instant de l'impact du *Campbeltown* sur le caisson sud, interviendra à 1 h 30. Elle permet d'arriver et de repartir de nuit.

Les participants connaissent les risques de l'expédition. Ils ont fait leurs adieux car beaucoup se doutent qu'ils ne reviendront pas. Quelques-uns ont

rédigé leur testament. Ces préparatifs de départ n'empêchent pas une certaine exaltation. La destination, le but de la mission ont été révélés. Chacun a le sentiment d'être associé à une entreprise qui justifie les plus grands sacrifices.

*

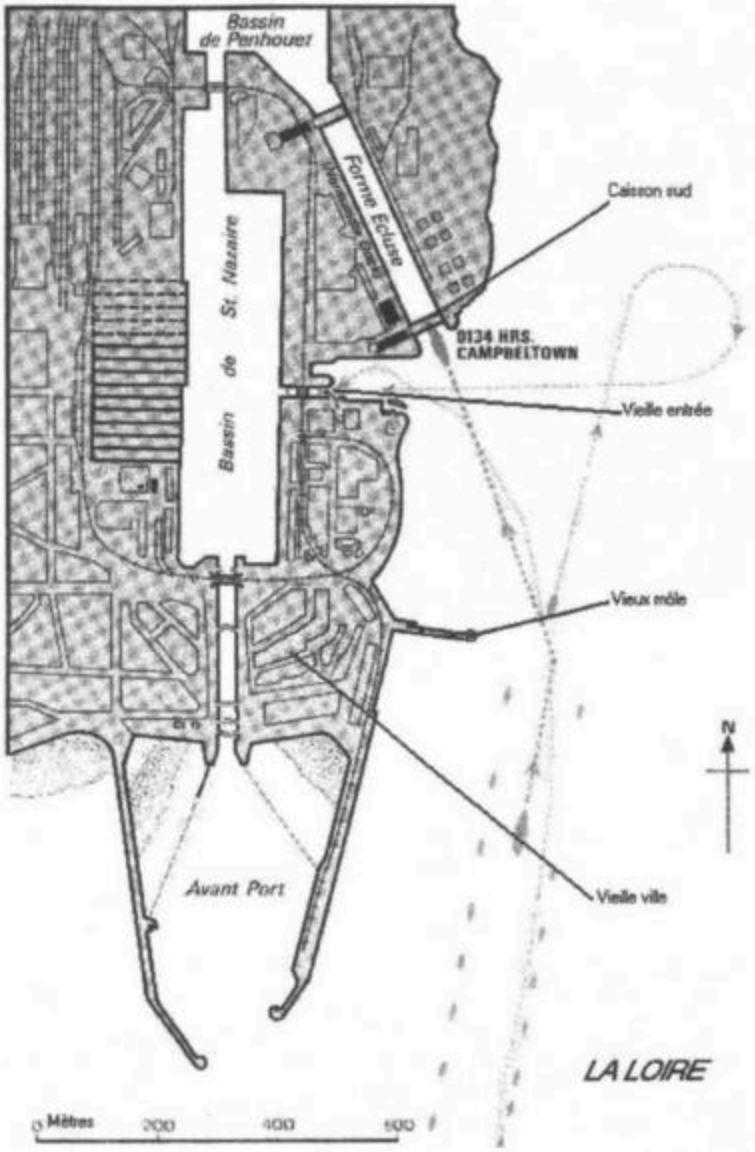
Le jeudi 26 mars à 14 heures, l'armada commence à prendre la mer. Les vedettes s'éloignent les premières. Le *Campbeltown* suit une heure plus tard, accompagné par deux autres destroyers d'escorte. Sa partie avant renferme quatre tonnes d'explosifs soigneusement dissimulés, afin d'échapper aux investigations allemandes après l'abordage.

Une fois au large, la flottille adopte une formation en V. Pour l'observation aérienne, elle donne ainsi l'impression d'effectuer un dragage de mines. Le cap a été mis au sud-ouest. Vers 19 heures, il s'oriente plein sud, à 14 nœuds, pour passer à 100 kilomètres à l'ouest de la pointe du Finistère. La brise est tombée, à la grande satisfaction des passagers des vedettes.

Au matin du 27 à 8 heures, Ryder fait une nouvelle fois changer de cap. Il est alors à 250 kilomètres plein ouest de Saint-Nazaire. Sa route s'infléchit vers La Rochelle avant de s'orienter nord-est sur l'estuaire de la Loire.

Se produit bientôt un premier incident. Un sous-marin allemand est aperçu à distance. Pris à partie au canon et aux grenades sous-marines, il disparaît en plongée. A-t-il été coulé ? Rien n'est formel. Pour le tromper s'il observe au périscope, Ryder ordonne aux deux destroyers d'escorte de se retirer au sud-ouest, ne donnant pas ainsi l'impression de se diriger vers les côtes françaises. On apprendra par la suite que ce sous-marin, l'U 593, avait pu envoyer un message reçu à 14 h 20 à Saint-Nazaire : « Trois destroyers et dix vedettes par 46° 52' nord et 4° 58' ouest. Route à l'ouest. »

Opération Chariot contre Saint-Nazaire



A réception, le commandement allemand croit au mouvement d'une flottille se rendant à Gibraltar ou plus probablement se retirant après avoir posé des mines. Ryder avait eu raison de détourner les deux destroyers, qui rejoignent le convoi après un long détour.

Le second incident survient un peu avant midi. La formation tombe sur des navires de pêche français en provenance de La Palice. Les Britanniques craignent la présence à bord d'observateurs allemands munis de postes radio. Les marins français les en dissuadent[5]. Ils sont seuls avec leurs chaluts. Aucun danger de leur côté.

L'après-midi confirme leurs dires. Nul appareil à croix noire ne se manifeste (ce qui aurait remis l'opération).

Les rivages français se rapprochent. Les commandos préparent leurs armes, participent à la veille antiaérienne et mangent. L'intendance de ce côté a été généreuse et, sur le *Campbeltown*, autant liquider gratuitement la cambuse qui effectue un voyage sans retour... Le ciel se couvre en fin de journée, élément favorable. Par contre, un moteur lâche sur la vedette ML 341. Elle doit faire demi-tour à petite vitesse, après avoir confié ses occupants à l'embarcation de secours prévue à cet effet.

La vitesse a été réduite à 8 nœuds, pour éviter de drainer un sillage trop voyant. A 20 heures, cap plein nord-est sur la Loire, la flottille prend sa direction et sa formation définitives[6]. En tête la canonnière, avec Ryder et Newman. Derrière, deux vedettes lance-torpilles. Puis le *Campbeltown*, arborant pavillon allemand. Après quoi, en colonne double, les vedettes. Comprises les trois de tête, avec la mise hors course de la ML 341, elles sont 17. Il reste 110 kilomètres à parcourir.

22 h 15. Un fanal émet par intermittence la lettre M en morse, côté mer, à deux milles sur l'avant. Le sous-marin *Sturgeon* est au rendez-vous pour baliser très exactement la fin du voyage. Cette lueur sur les flots dans la nuit, au milieu de l'empire de Neptune, a un côté irréel. Elle est saluée comme un gage d'espérance. Son travail accompli, le *Sturgeon* s'enfonce lentement tandis que les deux destroyers d'escorte s'écartent. Ils croiseront sur zone pour attendre ceux qui reviendront le lendemain matin. S'il en est...

La flottille poursuit seule. Encore 60 kilomètres. Il bruine, ce dont Ryder et Newman ne peuvent que se réjouir. Sur la petite passerelle de la canonnière, le lieutenant de vaisseau Green a la responsabilité de la navigation. Cet officier est un as en la matière. Il a piqué droit sur le *Sturgeon*. Personne ne doute qu'il ne mène ses compagnons au but.

A 400 mètres derrière lui, le lieutenant de vaisseau Beattie dirige son *Campbeltown* d'une main aussi ferme, le regard fixé sur son orienteur. Sous le crachin, la silhouette de son bâtiment se profile légèrement déformée ; en revanche les vedettes, au ras de l'eau, se distinguent à peine.

23 heures. Un grondement dans le ciel. 62 appareils du Bomber Command abordent le littoral français. Sur ordre formel du Premier ministre, aucune bombe ne sera lancée directement sur Saint-Nazaire, afin de préserver la population. Les projecteurs allemands s'allument et trouent

les nuées. La DCA se déchaîne. Un gigantesque feu d'artifice rougeoie dans le ciel[7].

24 heures. La journée du samedi 28 mars commence.

0 h 45. La masse grisâtre de la terre apparaît et grandit à bâbord. Sur tribord, elle est plus floue. Le chenal dragué est à main gauche. Le banc des Morées, zone de hauts-fonds, est atteint. La vitesse qui était remontée chute à 10 nœuds, pour que le *Campbeltown* s'enfonce moins de l'arrière. Par deux fois, le destroyer talonne, faisant passer des moments « vraiment désagréables » à son équipage. A petite vitesse, il parvient à se dégager, raclant les fonds et faisant remonter de la vase. Cette navigation nocturne sera saluée par les pilotes professionnels de la Loire comme un exploit sans précédent.

Le bombardement a cessé. Il a fini trop tôt et paradoxalement sa faible intensité a éveillé l'attention des Allemands. Les projecteurs se sont éteints. La nuit est redevenue silencieuse.

Les hauts-fonds franchis, le *Campbeltown* a repris de la vitesse. La flottille a maintenant dépassé le cœur de l'estuaire. Elle est à hauteur de la pointe de Ville-ès-Marin sur bâbord et de celle du Pointeau sur tribord. Les nuages commencent à se dissiper. La lune se démasque, diffusant une pâle clarté. Le bourdonnement des moteurs donne l'impression de porter très loin, et toujours rien en face. L'alerte n'a pas encore été donnée. Les commandos d'attaque se tiennent prêts. Les équipes de démolition arriment leurs havresacs. De 28 à 40 kilos sur le dos par personne !

1 h 20. La canonnière PC double à la minute prévue la Tourelle des Morées, plantée au milieu du fleuve. Encore 3 000 mètres. Le silence adverse devient de plus en plus étrange.

Pourtant, du côté allemand, le voile se lève peu à peu. A 1 h 15, un veilleur a signalé l'approche « d'environ 17 bâtiments » alors qu'aucun navire n'était attendu. Le commandant de la DCA a été intrigué par la nature insolite du bombardement. Soupçonneux, au moment où la canonnière PC passe devant la Tourelle des Morées, il donne l'alerte : « Danger de débarquement ! »

1 h 22. Le dispositif de surveillance et de défense s'enclenche. Un gros projecteur de 150 s'allume. Bientôt, toute la flottille se découpe en pleine lumière, non sans poser interrogation aux guetteurs. La masse du *Campbeltown* présente tout à fait la silhouette d'un destroyer de la Kriegsmarine. A son mât, le pavillon du Reich.

Désormais, pour les Britanniques, chaque instant gagné rapproche du but. Il faut biaiser le plus longtemps possible. Ryder a prévu le scénario. Les codes allemands sont connus. Une lampe transmet un message : « Nous rentrons au port conformément aux ordres. »

Les ordres ! Terme sacré pour tout bon militaire. Quelques rafales qui avaient éclaté s'arrêtent. D'autres projecteurs qui s'étaient allumés s'éteignent. Les Allemands, sur-le-champ, croient à une méprise et redoutent de tirer sur les leurs. Quelques-uns cependant rouvrent le feu. Une nouvelle fois, un signal lumineux annonce : « Vous tirez sur des navires amis... »

1 h 27. Le feu s'arrête. Cinq précieuses minutes ont été gagnées. Le caisson sud n'est plus qu'à 1 500 mètres.

Le fait est là, presque incroyable. Les Allemands n'avaient jamais imaginé une telle incursion. Il n'est pas possible que des bâtiments ennemis défilent le long de deux rives solidement tenues pour venir finalement se jeter dans la gueule du loup. Saint-Nazaire est hérissée de blockhaus.

1 h 28. Devant de nouvelle interrogations pressantes par signaux optiques, Ryder fait partir des fusées de reconnaissance. Cette fois, la supercherie ne prend pas. Les fusées ne sont pas de la bonne couleur. La bataille se déclenche, mais que de temps gagné, que de chemin parcouru !

A sa passerelle, Beattie, d'un calme olympien, commande : « 200 tours ! », soit 18 nœuds pour le vieux *Campbeltown*. « Hissez les pavillons de combat ! » Le drapeau du Reich s'abat. L'Union Jack monte et flotte au vent, tandis que les armes de bord entrent en action. Pom-Pom, Oerlikon, Lewis, Hotchkiss tirent à cadence maximum, ciblant les projecteurs et les lueurs de départ des coups adverses. Même les FM Bren des commandos alignent leurs rafales.

La partie n'est pas égale. Les bâtiments britanniques évoluent en pleine lumière. Les vedettes n'ont aucune protection. Les Allemands sont abrités derrière leurs casemates bétonnées. Certains blockhaus dominent les plans d'eau. Cependant, devant la réaction anglaise, des projecteurs s'éteignent, les tirs fléchissent d'intensité.

Le *Campbeltown*, par sa masse, constitue la cible la plus voyante. Il est bientôt criblé d'impacts. Des marins, des commandos s'affaissent, tués ou blessés. Le vaillant navire donne de toute sa puissance. Impassible sur sa passerelle, Beattie dirige la manœuvre, cherchant ses repères et guidant la barre de son timonier. Il distingue devant lui les deux bras d'une jetée. Il se

croit devant l'entrée de la cale. Au dernier moment, il se rend compte de son erreur : « A droite toute ! »

Un projecteur allemand éclaire soudain sur bâbord ce qu'il cherchait : le phare construit à l'extrémité du Vieux Môle. Aucune erreur possible. Des retouches à la barre. Le *Campbeltown* est à moins de 1 000 mètres de son objectif. Avec une énorme moustache d'étrave, il se propulse à 20 nœuds. Plus que 700 mètres, plus que 500. Les pertes s'allongent. Par miracle, aucune partie vitale du navire n'est atteinte. Le destroyer continue de fendre les flots. Ses Oerlikon donnent presque à bout portant contre les défenses allemandes. « Paré pour l'abordage ! »

Instinctivement, chacun se cramponne dans l'attente du choc final. La proue du *Campbeltown* crève le filet antitorpilles et à pleine vitesse s'enfonce dans le caisson sur une profondeur de dix mètres.

« Quatre minutes de retard ! » constate Beattie.

*

Les marins ont rempli leur mission à la perfection. On n'ose écrire qu'ils ont mené leurs bâtiments « à bon port ». Tel est pourtant un peu le cas. Le *Campbeltown* s'est immobilisé très exactement là où il lui avait été prescrit. Les vedettes qui l'accompagnaient sont à portée pour déposer leurs passagers où prévu.

L'idée de la manœuvre pour la suite est assez simple. Les commandos embarqués sur le *Campbeltown* ou les vedettes ont été, on l'a vu, scindés en deux : groupes d'assaut, équipes de démolition. Les groupes d'assaut doivent d'abord neutraliser les défenses portuaires puis tenir les points de passage obligés (ponts, écluses), afin de délimiter un périmètre de sécurité face à une contre-attaque allemande. Durant ce temps, les équipes de démolition procéderont aux destructions.

Sur le terrain, les hommes transportés par le *Campbeltown* (groupe 3) toucheront terre au point d'impact, soit au caisson sud. La file tribord des vedettes (groupe 2) débarquera non loin, dans la Vieille Entrée menant au bassin de Saint-Nazaire. La file de bâbord (groupe 1) accostera sur la jetée du Vieux Môle (500 mètres au sud). En principe, les groupes d'assaut comprennent chacun une dizaine d'hommes, les équipes de démolition quatre à cinq, commandés par un officier.

*

Un schéma théorique est une chose, la réalité des combats une autre. La clarté du récit impose de décomposer les diverses actions et de les relater successivement. Pourtant, il n'en est rien. La bataille de Saint-Nazaire n'est pas une tragédie où les actes s'enchaînent. Tout se déroule simultanément dans la confusion souvent, dans le sang toujours. Il n'est qu'une unité : *l'héroïsme déployé par les combattants*.

AU CAISSON SUD DE LA CALE NORMANDIE

Le *Campbeltown* était sacrifié et condamné à être abandonné. Commandos et marins l'évacuent par son avant fiché dans le caisson. Au préalable, Beattie a fait déclencher les opérations de sabordage. Le navire prendra l'eau par l'arrière. Le dernier, le commandant quitte son bord, après s'être assuré qu'il ne restait plus de vivants. Il sait que dans quelques heures son bâtiment explosera. Ses marins s'efforcent de monter avec leurs blessés dans les vedettes chargées de les rapatrier.

Oh, ce débarquement des uns et des autres n'est pas une partie de tout repos ! Les Allemands continuent de pilonner le destroyer. L'évacuation s'effectue sous leur feu.

Déjà les commandos sont à l'ouvrage. Les hommes du lieutenant Roderick ont sauté ou se sont laissé glisser par des cordes et des échelles sur l'avant droit du *Campbeltown*. A la grenade, ils neutralisent une arme automatique, un canon de 37 puis deux autres canons ainsi qu'un projecteur. Le tout exécuté en vingt minutes. Roderick peut ensuite se consacrer à sa mission de protection. Parallèlement, le groupe du lieutenant Roy, débarqué côté gauche, a aussi effacé deux canons et s'est installé en couverture.

Tandis que le dispositif de couverture se met en place, les « démolisseurs », issus des commandos 1, 3, 5 et 9, se hâtent vers leurs objectifs. Sur les quais et dans les dédales souterrains de Cardiff et de Southampton, ils ont maintes fois répété les gestes à reproduire. Par intermittence, la pénombre s'éclaire des lueurs des explosions. Du déroulement de sa mission, le lieutenant Chant, chef du détachement « Pompage », s'est souvenu :

« Pour ma part, j'avais affaire à la station de pompage de la cale sèche, un grand bâtiment bétonné dont le toit était puissamment pourvu d'artillerie. Heureusement, pour mes quatre sergents et moi-même, nos groupes d'assaut avaient déjà réduit par surprise les servants des pièces. Ils étaient en train de détruire celles-ci lorsque nous arrivâmes. Nous eûmes la mauvaise surprise de trouver la porte de la station, en acier massif, verrouillée. Il nous fallut la faire sauter. Le bruit alerta tous les nazis du secteur. Notre soulagement de parvenir à la chambre de pompage, près de quinze mètres en dessous, fut de courte durée. Tandis que nous fixions aux pompes nos charges d'explosifs, les hommes des troupes d'assaut se mirent à faire sauter les pièces allemandes installées sur le toit. Nous crûmes que celui-ci tout entier allait s'écraser sur nous. A cause de nos blessures, ce fut une tâche d'une lenteur désespérante de regrimper aux échelles glissantes de la salle de pompage. Les fusées des charges d'explosifs que nous avions placées n'étaient pas faites pour brûler longtemps. A peine avions-nous réussi à bondir hors du bâtiment et à nous jeter contre terre qu'il se mit à pleuvoir des blocs de béton. »

Dans les machineries, les pompes de commande ne fonctionneront plus. Il est 2 heures du matin. Il reste quelques minutes pour s'occuper des caissons nord et sud (dans le cas, pour ce dernier, où se produirait un raté sur le *Campbeltown*).

Lorsque Roderick, vers 2 heures 30, amorce son repli, tous les sabotages prévus ont été réalisés. Le principal succès se situe là. Très certainement parce que les commandos du *Campbeltown* ont pu aborder sur les quais. Il en est tout autrement chez leurs camarades.

A la Vieille Entrée

A la Vieille Entrée, une rampe, des escaliers permettent d'accéder aux quais. Toutes proportions gardées, ce bief de la Vieille Entrée représente presque un abri. Cette tranchée perpendiculaire au lit du fleuve échappe aux tirs directs. La difficulté est d'y accéder. Le cours de la Loire est toujours sous la lumière des projecteurs et le feu des défenses. Les batteries allemandes qui s'étaient concentrées principalement sur le *Campbeltown* ajustent maintenant les frêles embarcations qui le suivaient. L'essence des

réservoirs atteints s'est répandue sur les flots et embrasée. Des nappes de feu entravent le passage.

Cette situation explique que les vedettes, échelonnées sur près d'un kilomètre, connaissent pour beaucoup un sort tragique. Dans la colonne tribord destinée à la Vieille Entrée, les quatre premières[8] sont forcées d'évacuer les lieux. L'intégralité ou presque de leur personnel est hors de combat. La cinquième ne peut accoster et réussit à s'esquiver. La sixième, plus heureuse, débarque le groupe d'assaut de l'adjudant Haines. A 1 h 57, elle pique vers le large, emportant le maximum de marins du *Campbeltown*.

La canonnière PC a aussi été chanceuse. A 1 h 40, elle a débarqué Newman. Le patron des commandos, après une solide poignée de main à son ami Ryder, s'est éloigné avec quelques fidèles pour aller installer son PC un peu dans l'intérieur.

Une vedette lance-torpilles de serre-file, celle du lieutenant de vaisseau Wynn, a également réussi à pénétrer dans la Vieille Entrée. Sur ordre de Ryder qui s'efforce de coordonner l'action de ses bâtiments, Wynn lâche ses deux engins contre la porte menant au bassin de Saint-Nazaire. Avec leurs fusées à retardement, ils rempliront parfaitement leur rôle le surlendemain.

De la colonne tribord, Newman n'a donc récupéré que très peu de monde. Pour l'essentiel, un groupe d'assaut derrière l'adjudant Haines. Ce dernier se montrera un remarquable tireur au mortier, parvenant à faire taire des pièces ennemies.

Au Vieux Môle

L'endroit est le plus exposé. Projecteur en extrémité de la jetée. Abris bétonnés en surface bien équipés. Accès difficile par une seule rampe ou, à défaut, par des échelles d'assaut (sept mètres de dénivelé entre le quai et l'eau). Pourtant, le dénouement sera moins tragique. Cinq vedettes sur sept de la colonne bâbord pourront regagner le large.

Le débarquement a été fixé côté nord de la jetée. La vedette de tête (ML 270), équipée de lance-torpilles et rendue presque ingouvernable par un projectile, part à la dérive. Elle finira par s'échapper. La seconde (ML 447) est transformée en brasier. Les rescapés tentent de gagner le rivage à la nage. Quatre autres vedettes, stoppées par le feu adverse, sont

contraintes de se replier. Seule la ML 457 parvient à déposer ses commandos dont le capitaine Pritchard, grand responsable des sabotages.

Ils seront donc très peu nombreux à se retrouver pour ce qui sera appelé la bataille du port.

LA BATAILLE DU PORT

Entre la Loire et le bassin de Saint-Nazaire, prolongé par la longue écluse qui conduit à l'avant-port, s'étalent au sud la vieille ville et au nord une zone de hangars et d'embranchements de voies ferrées. La vieille place sépare ces deux portions assez distinctes.

Lorsque les commandos issus des vedettes touchent le sol français, les Allemands commencent à se remettre de leur surprise. Des unités assez composites – DCA, travailleurs – convergent vers les lieux supposés de débarquement. Ces troupes ne sont pas toujours de grande qualité mais ont l'avantage du nombre. Chez Newman, ils ne sont que 113. La majorité provient du *Campbeltown* et bon nombre sont des démolisseurs peu armés à cause du poids de leurs charges. Les Allemands ont en outre le bénéfice de leurs positions, aussi bien à terre que sur les bâtiments ancrés dans les bassins. Ils disposent d'une puissance de feu considérable.

L'action menée au départ du *Campbeltown* a été rapportée et s'est soldée par un bilan fructueux. Le déroulement est loin d'être aussi heureux par ailleurs.

Les hommes débarqués au Vieux Môle ont à détruire le pont séparant le bassin de Saint-Nazaire de son écluse. Ce travail incombe à l'équipe du lieutenant Walton. Celle de Pritchard se tient en réserve pour l'appuyer ou intervenir sur un autre objectif. Ce qui se produit. Pritchard distingue deux navires dans le bassin. Il se précipite avec un aide. Rapidement, les deux hommes glissent des charges de cinq livres et s'éclipsent. Les deux bâtiments, des remorqueurs, couleront. Ce sera le dernier fait d'armes de Pritchard. Quelques instants après, une rafale le blesse mortellement. Walton est tué lui aussi. Les « démolisseurs » du Vieux Môle ne sont plus qu'une poignée.

Au fil des minutes, la pression ennemie s'accentue autour de Newman qui a constitué une espèce de point d'appui. Le colonel est un roc dans la tempête. Avec un calme souriant qui inspire confiance, il anime la

résistance. Heureusement, les groupes du *Campbeltown*, mission accomplie, le rejoignent. Ils sont ainsi un peu moins d'une centaine, retranchés non loin de la Vieille Entrée ; nombreux sont blessés. Bien que l'avenir s'annonce peu reluisant, le moral est élevé. Les Allemands se renforcent et débouchent de plusieurs directions. Sur la Loire, des vedettes achèvent de se consumer. Aucune aide extérieure ne peut être escomptée.

Newman choisit la solution la plus honorable : tenter de se dégager afin de gagner la campagne. En combat de rues, de nuit, les commandos se sentent forts[9]. Ils le montrent, gagnant du terrain à travers les rails, les wagons et les entrepôts, jusqu'à la Vieille Place. Mais s'ils progressent, ils s'affaiblissent. Leur marche est jalonnée de tués et de blessés.

Au-delà de la Vieille Place, le pont sur l'écluse de Saint-Nazaire est franchi au commandement de Newman : « En avant, les gars ! »

Après le grand moment de cette percée, les commandos éclatent à travers la ville. A chacun de tenter sa chance isolément ou avec quelques camarades. Ils ne seront que cinq à parvenir extramuros. Aidés par des Français patriotes, ils franchiront les Pyrénées, rallieront l'Angleterre où ils reprendront le combat. Tous les autres seront interceptés. Newman et un petit carré seront capturés dans une cave où ils avaient cherché refuge.

L'Allemand, en ces circonstances, se montre égal à lui-même. Les prisonniers sont dépouillés, maltraités. Quelques-uns sont abattus sommairement. Certains seront laissés agonisant sans soins. Des officiers s'interposeront, parfois... Il y aura plus de correction chez les gens de la mer, qui sauront se montrer humains envers un adversaire malheureux.

LE REPLI DES VEDETTES

17 vedettes sont entrées dans l'estuaire de la Loire. Sept ont disparu devant Saint-Nazaire. A partir de 2 heures du matin, les dix rescapées, leur tâche terminée, vont s'efforcer avec des fortunes diverses de regagner la haute mer. Elles savent être attendues au point Y, à 35 milles de là, par les deux destroyers d'escorte.

Ces dix fragiles embarcations n'ont pour elles que la puissance de leurs moteurs – lorsqu'ils sont intacts – et la dextérité de leurs équipages. Les Allemands sont aux aguets derrière leurs pièces. Toutes les batteries tonnent sur chaque rive.

Dans cette course vers le salut, marins et commandos sont à peu près à égalité. Tous les commandos n'ont pu être débarqués et rares sont ceux qui, ayant posé le pied sur le sol français, ont trouvé une vedette pour le retour. Les uns et les autres se tiennent aux postes de combat pour servir l'armement ou participer aux manœuvres. Autour d'eux gisent morts et blessés en nombre sans cesse croissant. Les coups de l'ennemi portent.

Chaque descente de l'estuaire est une odyssée à l'issue incertaine au milieu des flammes, des arrivées d'obus et des impacts des armes automatiques. Au global, le bilan final ne sera pas si mauvais eu égard aux périls traversés. Quatre vedettes regagneront l'Angleterre par leurs propres moyens. Trois atteindront le point Y et les destroyers en attente. Devant leur état, elles seront coulées pour ne pas entraver la navigation et retarder les soins à donner aux blessés.

La canonnière PC fait partie de ce trio de sabordées sur ordre. Ayant fait son plein de marins, elle a quitté la Vieille Entrée vers 3 heures du matin. Ryder, auparavant, avait débarqué pour s'assurer que le *Campbeltown* était bien fiché où il devait. Il avait pu constater l'efficacité des sabordages effectués sur le destroyer. Il avait vu sauter la station de pompage et le poste de manœuvre du caisson. Partagé entre la satisfaction de voir la mission principale remplie et le désespoir d'abandonner sans pouvoir rien faire Newman et ses derniers commandos, le patron de la force navale avait alors ordonné de piquer à pleine vitesse vers l'océan.

Trois autres vedettes ont connu un destin tragique. La ML 306, débouchant en haute mer, tombe sur le destroyer allemand *Jaguar*. Durant une heure, elle livre un terrible combat de David contre Goliath. Sur 28 hommes à bord, 20 sont tués ou blessés. Le sergent Turrant qui, bien que blessé, avait servi jusqu'au bout une mitrailleuse, recevra la Victoria Cross à titre posthume. La MTB 74 de Wynn, qui avait lancé ses torpilles contre l'écluse de la Vieille Entrée, est touchée de plein fouet au moment où elle marquait un temps d'arrêt pour sauver deux malheureux dérivant sur un radeau. Elle ne compte que 4 survivants sur 36. La ML 177, qui avait débarqué le groupe Haines et pu prendre Beattie et quelques-uns de ses marins, connaît un sort identique. Le commandant du *Campbeltown* sera l'un des rares survivants repêchés par les Allemands.

Sur les 611 du départ, ils seront 242 à retrouver la Grande-Bretagne les jours suivants. 169 ont été tués ou portés disparus (105 marins – 64 commandos). 200 seront faits prisonniers. Six chanceux parviendront à

s'esquiver : l'adjudant Haines, le sergent Slims Chalmgton, les caporaux Wheeler et Howart, les soldats Douglas et Harding. Ce bilan est très lourd. 25 % des effectifs engagés ont disparu. Ces sacrifices ont-ils payé ?

La réponse formelle est oui.

Le lendemain à 10 heures 35, le *Campbeltown* explose dans une gerbe de feu et de fumée. Par le caisson éventré, la mer se précipite dans la cale Normandie, ravageant tout sur son passage. Pendant dix ans, cette cale sera hors service. Les Allemands, par curiosité, se pressaient à bord du destroyer. Une centaine d'entre eux – au moins – périt dans la formidable déflagration des 4 tonnes d'explosifs, liste qui s'ajoute aux 47 tués des combats.

Une question revient. Pourquoi cette mise à feu tardive ? Elle aurait dû se produire deux ou trois heures plus tôt. Il n'est pas d'explication absolue. Par sécurité, trois systèmes pyrotechniques étaient en place. Il est possible que l'humidité ait retardé l'action de l'acide, rongeant le système de percussion.

L'explosion du *Campbeltown* est suivie d'une autre. Le surlendemain de l'attaque, à 16 heures, les deux torpilles à retardement de Wynn font à leur tour leur œuvre à l'écluse de la Vieille Entrée.

Destruction totale du caisson sud et de la machinerie de Normandie. Destruction de l'écluse de la Vieille Entrée. L'opération Chariot s'achève sur un plein succès. Le *Tirpitz* ne se manifestera pas dans l'Atlantique[10]. Des milliers de vies humaines de Britanniques et de leurs alliés seront préservées. La bataille de l'Atlantique sera finalement gagnée, avec toutes ses conséquences sur le ravitaillement de la Grande-Bretagne et la poursuite de la guerre.

Les Britanniques estimeront à sa juste valeur la portée de l'héroïsme de leurs soldats. Ils sauront récompenser. L'attribution de la Victoria Cross sera exceptionnelle : outre Ryder, Newman et Turrant, le matelot Savage (à titre posthume), tout aussi héroïque que Turrant derrière sa pièce.

Les Allemands se vengeront sur des innocents. La population française ne sera pas épargnée par la répression[11]. 16 personnes, hommes, femmes, enfants seront abattus sans discernement par la soldatesque apeurée. 1500 civils seront arrêtés.

---

1 Chiffre sans les aviateurs ayant participé au bombardement préalable le 27 mars à 23 heures.

2 2 775 bâtiments de commerce seront coulés par les U-Boote dans l'Atlantique durant la guerre.

3 Winston Churchill avait négocié la fourniture de 50 destroyers d'un modèle ancien contre un bail pour 99 ans de bases dans les Antilles.

4 907 grammes.

5 Certains monteront à bord des destroyers, gagneront l'Angleterre et s'engageront dans les FFL.

6 Voir Annexe.

7 Trois appareils ne rentreront pas.

8 Devant elles, la vedette n° 1 (ML 192) a reçu d'entrée un coup mortel. Presque tous ses occupants ont été mis hors de combat.

9 Outre leur valeur intrinsèque de combattants entraînés et motivés, ils possèdent sur les Feldgrau un avantage appréciable : leurs chaussures à semelles de caoutchouc rendent leurs déplacements silencieux. Ce n'est pas le cas en face.

10 Il sera coulé dans un fjord norvégien en novembre 1944. Voir chapitre XXI.

11 Il est certain toutefois que des résistants français, ignorant tout du strict aspect commando de l'opération Chariot et croyant à un débarquement, étape de la Libération, se sont efforcés de faire le coup de feu contre l'occupant.

Chapitre XII

LA MORT D'UN SS

Un commando n'est jamais figé. Ses effectifs, sa structure sont liés à la nature et aux modalités d'exécution de la mission qui lui est impartie. Une dizaine de participants en une seule équipe à Gleiwitz. Quelques centaines en plusieurs éléments à Saint-Nazaire.

L'assassinat du Reichsprotektor de Bohême-Moravie en 1942 relève de cette souplesse. Le commando largué pour le mener à bien ne comprend au départ que deux hommes (il s'étoffera très légèrement par la suite, avec un parachutiste et un résistant tchèque). C'est rappeler que, dans une affaire de commando, la quantité n'est jamais obligatoirement de mise.

*

Il se nomme Reinhard Heydrich. Il n'a que trente-huit ans et déjà derrière lui un parcours qui en fait l'un des personnages les plus puissants et les plus redoutés du III^{e} Reich.

A prime abord, l'individu présente bien. Grande silhouette élancée et solidement charpentée. Visage oblong aux traits encore juvéniles et au front largement dégagé. Regard ferme mais sans agressivité. Cette impression s'estompe vite. L'homme s'avance revêtu du sinistre uniforme noir des SS, troupe synonyme de crimes et de sang. Aux insignes portés, on devine qu'il en est l'un des chefs. Heydrich ferait-il partie de ceux que le Christ qualifiait de « Sépulcres blanchis » ? Il est né en Prusse le 7 mars 1904, enfant de bonne bourgeoisie. A seize ans, il entre comme cadet dans la Kriegsmarine. Ses débuts de marin l'amèneront à croiser la route du lieutenant de vaisseau Canaris, commandant en second du croiseur école *Berlin*. Ses talents de musicien le feront apprécier de Mme Canaris, mélomane avertie. Sa carrière d'officier de marine est brève. En avril 1931, la justice militaire prononce

« sa mise à pied pour cause d'indignité ». La vie privée de l'intéressé, son manque de rigueur morale, prêtaient par trop à redire.

Heydrich est disponible et l'ambition ne lui manque pas. Le nazisme est à l'époque la force montante en Allemagne. En septembre 1930, il a obtenu six millions et demi de voix et s'est retrouvé avec 107 députés au Reichstag. Le 5 octobre 1931, le banni de la Kriegsmarine est intégré dans les SS avec le grade de Sturmbannführer (commandant). Celui que Hitler surnommera « l'homme au cœur de fer » gravit très vite les échelons. Le 27 septembre 1941, il sera nommé Obergruppenführer SS (général d'armée). Depuis septembre 1939, il dirige le tout-puissant RSHA[1] et à ce titre coiffe la trop célèbre Gestapo. Pour en arriver là, que d'arrestations, que d'exécutions sommaires[2], que d'envois dans des camps de concentration ! Si Heydrich ne recule devant aucun crime et aucune ignominie, il est aussi habile. Il a su se placer. Adjoint de Himmler, le grand patron des SS, l'avenir lui appartient eu égard à son jeune âge.

*

Le 15 mars 1939, la Wehrmacht est entrée à Prague. Un protectorat de Bohême-Moravie a été instauré. De son côté, la Slovaquie a rompu le pacte de Pittsburg de mai 1918 et s'est proclamée indépendante derrière Mgr Tiso. L'ex-Tchécoslovaquie est ainsi scindée en deux et placée dans l'orbite allemande.

Ancien ministre des Affaires étrangères, le baron von Neurath assume d'entrée les fonctions de Reichsprotektor en Bohême-Moravie. Personnalité assez modérée[3], il contient mal la résistance qui se lève dans le pays, répondant aux appels lancés de Londres par le gouvernement tchèque en exil d'Edouard Benes. Devant ses carences, Heydrich lui succède le 27 septembre 1941, tout en gardant ses responsabilités à la tête du RSHA. Il sera l'un des grands protagonistes de la « solution finale du problème juif ».

Sitôt en place, le nouveau Reichsprotektor, face à l'opposition tchèque, applique ses méthodes aussi rapides qu'inhumaines. Il plaque sur la Bohême-Moravie ses équipes spéciales de la Gestapo. En deux semaines, il fait procéder à des milliers d'arrestations, suivies d'exécutions ou d'envois dans les camps d'extermination. Sa première victime est le général Elias, chef germanophobe du gouvernement fantoche toléré par les Allemands.

Sous les coups, la résistance tchèque est ébranlée, décapitée, privée de ses chefs naturels issus de l'intelligentsia bourgeoise.

Après le matraquage intensif, changement de politique. Heydrich se fait charmeur. Il met en œuvre toute une série de mesures humanitaires et sociales en faveur des classes populaires : augmentation des rations alimentaires des deux millions d'ouvriers, distribution de chaussures, installation de centres de vacances dans les meilleurs hôtels de Bohême et de Moravie, réorganisation de la sécurité sociale en faveur des ouvriers et paysans. Le résultat de cette politique hypocrite ne se fait pas attendre : un climat de détente s'instaure. Le peuple tchèque commente favorablement la donne du Reichsprotektor. D'hostile, il devient passif et se plie au joug allemand qui se montre sous un visage faussement débonnaire. Des renseignements, parvenus à Londres, font même écho d'une mobilisation décrétée par le gouvernement en place à Prague. La Tchécoslovaquie se trouverait ainsi à l'instar de la Hongrie voisine : résolument aux côtés du III^{e} Reich. Elle lui apporterait une vingtaine de divisions, soutien militaire non négligeable sur le front de l'Est.

Cette situation inquiète à juste titre l'équipe Benes à Londres. Sa position politique déjà fragile tend à s'affaiblir. Les Alliés lui reprochent la « passivité des Tchèques face à l'occupation nazie ». Surtout en la comparant à l'attitude polonaise. Comment réagir ? Il n'est guère d'alternative. La seule voie possible et la plus radicale passe par l'élimination du responsable. En clair, faire disparaître le Reichsprotektor, Reinhard Heydrich[4]. Ce faisant, Benes et ses collaborateurs immédiats sont conscients de l'orage qu'ils risquent très certainement de déclencher. Ils estiment devoir l'assumer dans l'intérêt général de la nation. Les Tchèques, quel qu'en soit le prix, doivent basculer dans la résistance et se ranger nettement dans le camp des Alliés contre le nazisme[5].

Concrètement, à défaut d'une organisation en place en Tchécoslovaquie même pour exécuter cette « opération ponctuelle », un commando sera dépêché sur place. Sélectionné parmi les Tchèques réfugiés et entraînés en Grande-Bretagne, il aura mission d'aller abattre Heydrich. Les Britanniques, informés de la décision prise, donnent leur accord. Ils avaient envisagé d'éliminer l'Allemand Rommel.

Pourquoi ne pas se comporter de même contre l'Allemand Heydrich ? Le cadavre d'un ennemi sent toujours bon. Il leur appartient seulement de

fournir les moyens matériels pour le transport et l'équipement du commando[6].

*

Le 28 décembre 1941, vers 22 heures, le lourd quadrimoteur Halifax[7] NF-VL 9 613 du Squadron 138, piloté par le flight lieutenant Ron Hockey, décolle d'un aérodrome proche de Londres. Une longue navigation au-dessus de l'Europe occupée l'attend. En ligne droite, deux mille kilomètres pour l'aller et le retour Angleterre-Tchécoslovaquie. L'obligation d'éviter certaines régions mieux protégées comme la Ruhr allonge encore le parcours. Heureusement, en cette date proche du solstice d'hiver, les nuits sont les plus longues de l'année.

Outre l'équipage et un officier des services de renseignement tchèques, simple passager, est monté à bord un commando de sept parachutistes scindé en trois groupes :

– Antropoïd : Jan Kubis, Joseph Gabcik ;

– Silver A : lieutenant Alfred Bastor, adjudant Josef Valcik, radio-télégraphiste Jiri Potucek ;

– Silver B : Jan Zemek, Vladimir Skacha.

Les équipes Silver ont pour mission essentielle d'établir la liaison radio entre Londres et la Résistance tchèque. Antropoïd a la tâche la plus lourde : abattre Heydrich.

2 h 15. Le quadrimoteur survole Plzen (Pilsen), où il est pris à partie par la DCA. Les usines Skoda ont fait de la ville un secteur sensible.

2 h 24. Kubis et Gabcik sautent par la trappe ouverte dans le plancher de la carlingue de l'avion. Ils vont tomber un peu à l'est de Plzen. Trois minutes plus tard, l'équipe Silver A part à son tour. Silver B ne s'éjectera qu'à 2 h 56. Au matin, à 8 h 14 très exactement, après plus de dix heures de vol, le Halifax se posera sans encombre sur sa piste de départ.

Les deux parachutistes de l'équipe Antropoïd ont été choisis pour leur détermination. Pressentis par les services spéciaux tchèques, ils ont aussitôt répondu présent. Jan Kubis, de souche paysanne, a 28 ans. Antinazi, il a été arrêté par la Gestapo en 1939. Torturé, il en porte encore les stigmates dans sa chair. Ayant réussi à s'évader, il a, via la Pologne, rejoint la France. Au printemps 1940, il s'y est battu dans les rangs du contingent tchèque. Il y a gagné la croix de guerre et y a révélé une aptitude exceptionnelle au jet de

grenades. Il est capable de lancer loin et avec une remarquable précision ces petits engins ovoïdes aux éclats meurtriers. Son séjour et son stage en Ecosse, après la défaite française, ont confirmé ce talent. L'avenir montrera qu'il sait l'exploiter.

Jan Kubis est enfant de Moravie. Son ami Josef Gabcik, issu d'un milieu ouvrier, est originaire de Slovaquie. Sensiblement même âge, même parcours, même profil que Kubis, à une différence près : il est plus gai, plus expansif. Sur le fond, même ardeur patriotique. Peu avant leur départ, les deux paras ont été reçus personnellement par le président Benes, à l'origine de leur expédition. Benes leur a expliqué l'importance historique de leur mission. Il ne leur a pas caché les risques encourus et leur a dit « Au revoir ! » les larmes dans les yeux.

*

Les débuts des deux parachutistes sur leur terre natale sont difficiles. Ils ont été largués loin du point prévu, dans une zone inconnue. En outre, Gabcik s'est foulé la cheville gauche à l'atterrissage sur le sol gelé. Dans le froid hivernal, ils survivent de leur mieux, terrés dans une cabane puis dans une carrière, avant que des sympathisants les prennent en charge et les dirigent sur Prague. Leur arrivée dans la capitale est tout aussi ingrate. Confrontés à des responsables de la Résistance, ils doivent démontrer qu'ils sont d'authentiques parachutistes tchèques envoyés de Grande-Bretagne pour la bonne cause. La liaison radio n'existe pas encore avec Londres. Très embryonnaire au départ, elle ne fonctionnera qu'à partir du 15 janvier 1942, sans évoquer pour autant l'équipe Antropoïd. Tout finit cependant par s'éclairer. Sur son village et son environnement, Kubis apporte des précisions qui ne trompent pas. Les deux jeunes paras, enfin acceptés, trouvent refuge dans des familles amies. Ils peuvent dès lors se consacrer totalement à leur mission : éliminer le Reichsprotektor.

*

La Résistance, malmenée par Heydrich et ses séides, n'est pas encore morte ! Obstinés, les rescapés n'ont pas renoncé et œuvrent au péril de leur vie. Leurs réseaux, bien que ténus, permettent à Kubis et Gabcik d'obtenir de précieux renseignements. Heydrich réside en famille[8] dans un grand château à Passenske Brezany, à 20 kilomètres au nord de Prague. Chaque

matin, il gagne par la route le palais du Hradcany, dans le cœur historique de Prague, sur la rive gauche de la Vltava[9]. Assez régulièrement, il se rend à Berlin soit par avion, soit le plus souvent par le train.

Attaquer Heydrich à Passenske Brezany ou au palais du Hradcany est impensable. Les sites sont trop bien défendus par les SS. La tentative est à mener lors des déplacements par le train ou en voiture.

L'attaque du train Prague-Berlin est la première solution retenue. Elle a l'avantage d'être la plus simple et la moins risquée. Les deux cents kilomètres du trajet en chemin de fer en territoire tchèque ne peuvent être étroitement surveillés. Les deux parachutistes possèdent du plastic, cet explosif que les Britanniques délivrent assez généreusement aux résistants européens. Avec du plastic et un détonateur à retard, il est possible de réaliser un sabotage meurtrier, à condition de choisir un endroit propice (pont, bordure d'un précipice).

L'observation du trafic ferroviaire a appris que des trains militaires pour Berlin partent trois fois par semaine. Ils circulent de nuit et entrent en Allemagne un peu avant l'aube. Kubis et Gabcik, après étude sur le terrain, décident de saboter la ligne avant la frontière. Ils gagnent l'emplacement retenu, posent leur charge et s'éclipsent en prenant à la gare la plus proche un train rentrant sur Prague. A l'époque, la confiance des Allemands est telle que le couvre-feu n'a pas été instauré. Il n'est plus qu'à souhaiter que le convoi à venir soit bien celui transportant Heydrich.

Radio-Prague signalera un sabotage n'ayant occasionné que peu de dégâts. Evidemment, les auteurs de l'attentat seront menacés des pires sanctions. Pour Kubis et Gabcik, tout est à reprendre sur des bases plus précises. Cependant, ils n'estiment pas leur travail tout à fait négatif. La Résistance s'est manifestée concrètement.

*

Des cheminots signalent que lorsque le Reichsprotektor se rend à Berlin, son train spécial marque un temps d'arrêt de quelques minutes dans une petite gare en banlieue de Prague. Il y attend que la voie principale soit libre. En redémarrant, il traverse, normalement à faible vitesse, la zone boisée du parc royal. Mitrailler ou mieux tirer au bazooka contre le compartiment de Heydrich doit alors être possible. Son wagon roule encore au ralenti.

Kubis et Gabcik effectuent une reconnaissance du site. Après la petite halte s'étale effectivement un terrain couvert. Le long de la voie, à quelque trois cents mètres de la station, se dresse un imposant sapin séculaire. Gabcik se hisse sur une branche maîtresse et se montre formel. De cet emplacement, il domine parfaitement la voie ferrée et se trouve en bonne position pour utiliser un bazooka.

Un deuxième examen, un soir de départ de Heydrich pour Berlin, révèle la vanité du projet. Le train du Reichsprotektor reprend très vite de la vitesse. De son sapin, Gabcik ne distingue derrière les fenêtres des wagons que des silhouettes fugitives. Celle de Heydrich n'est pas identifiable. Tout défile trop rapidement.

L'attaque contre le train s'avérant irréalisable, demeure l'embuscade sur le trajet routier. Les informations, à cet égard, sont assez précises. Heydrich circule dans une Mercedes décapotable, de couleur gris-vert, conduite par son garde du corps, l'Oberscharführer SS[10] Klein, véritable colosse en dépit de son nom[11]. Il monte à côté du chauffeur et aime rouler à vive allure, voiture découverte lorsque le temps le permet. Il est généralement suivi par un véhicule de protection rempli de SS. Cette seconde voiture est souvent distancée par la vitesse de la Mercedes.

Bien qu'armés, Klein et son patron ont confiance dans la sécurité ambiante. Ils suivent toujours le même itinéraire. Au départ de Passenske Brezany, ils suivent une longue ligne droite bordée d'arbres. Avant d'entrer dans Prague, ils traversent le faubourg de Holesovice, quartier tranquille sur une colline dans une boucle de la Vltava.

Les deux parachutistes songent tout d'abord à tendre un câble d'acier entre deux arbres sur la portion de route rectiligne du début du parcours. Les passagers pourraient être décapités par le filin. Plus vraisemblablement, la Mercedes capoterait à l'impact ou, faisant une embardée, irait percuter un arbre à plus de cent kilomètres à l'heure. Ce projet bute sur un écueil grave : la campagne tout autour est complètement dégagée. Des champs, rien que des champs sur des lieues. Les auteurs de l'attentat n'auraient aucune possibilité de fuite. La nature du terrain explique peut-être également le sentiment de confiance des deux Allemands dans leur véhicule.

La traversée de Holesovice, par contre, ouvre des perspectives favorables. La Mercedes emprunte l'avenue Rude Armady VII, longue artère descendant vers la Vltava et le pont Troja. En fin de parcours, cette avenue où circule une ligne de tramway à double sens effectue sur la droite

un virage très marqué en épingle à cheveux. Pour l'aborder, les tramways ralentissent, les voitures freinent et rétrogradent leurs vitesses.

L'endroit idéal se situe bien dans ce virage. La Mercedes est obligée d'interrompre sa course à vive allure et de rouler lentement sur quelques dizaines de mètres. A son passage, Gabcik videra le chargeur de sa Sten. Un peu en contrebas, Kubis terminera l'ouvrage avec une grenade à percussion quasi instantanée[12]. Les petites rues latérales faciliteront la fuite à bicyclette.

*

LUNDI 27 MAI 1942

9 heures. Une légère brume flotte sur Prague. Le soleil ne tardera pas à la dissiper. Une belle journée, printanière et ensoleillée, s'annonce. A Holesovice, dans l'avenue Rude Armady VII, la circulation est normale et relativement peu importante. Les tramways montent et descendent dans un grondement de ferraille.

Gabcik et Kubis ont quitté leur retraite de bonne heure. Chacun emmène une petite valise, style porte-documents. Dans l'une, une Sten démontée en trois morceaux. Dans l'autre, deux « grenades bombes ». Le tout est dissimulé sous un épais tapis d'herbe et de fourrage (en ces temps de disette, de nombreux habitants de la capitale élèvent des lapins. Il est courant de rapporter de quoi les nourrir).

Les deux paras empruntent tout d'abord un tram jusqu'au faubourg de Zirkov. Ils y récupèrent des bicyclettes, leur moyen habituel de locomotion. Après quoi ils terminent en pédalant, les valises sur le porte-bagages. Sous leur veste, ils ont glissé leur Colt, une balle dans le canon.

Il n'est pas tout à fait 9 heures lorsqu'ils débouchent dans Holesovice sur l'avenue Rude Armady VII. Valcik, de l'équipe Silver A, est déjà au rendez-vous afin de servir de guetteur.

La concertation du trio est brève. Les rôles ont déjà été répartis. Valcik remonte se poster en haut de l'avenue et a un petit miroir dans sa poche. Gabcik se place dans le tournant, sur le trottoir de droite dans le sens de la montée. Après avoir appuyé son vélo contre un lampadaire, il ouvre sa mallette recouverte par son imperméable. En un tour de main, il exécute les gestes répétés tant de fois à l'entraînement pour remonter son arme et fixer son chargeur. La Sten est de faibles dimensions. Elle se dissimule aisément sous l'imperméable tenu sur le bras[13]. De son emplacement, le tireur à la

Sten aperçoit très bien son camarade guetteur. Il n'a plus qu'à attendre le signal convenu.

Kubis a traversé l'artère et s'est arrêté, sur le trottoir de gauche, un peu en contrebas du tournant. Comme Gabcik, il a plaqué sa bicyclette contre un lampadaire. L'ombre de branches pendantes le camoufle quelque peu. Sa grenade est prête pour compléter le tir de la Sten.

Le commando est en place. Pour les passants, Kubis et Gabcik semblent de paisibles citadins dans l'attente d'un tram.

10 heures. Une heure que le trio patiente. Personne ! D'habitude, la Mercedes surgit entre 9 h 20 et 9 h 30. Les comploteurs s'inquiètent de ce contretemps inhabituel. Heydrich aurait-il modifié son itinéraire ou son emploi du temps ? L'heure de pointe est passée. Les passants se font plus rares. Ces hommes qui font les cent pas risquent de paraître suspects à un policier soupçonneux.

10 h 32. Le miroir brille au sommet de la côte. Valcik donne le signal tant attendu. La lourde Mercedes, fanion au vent, vient d'apparaître au sommet de la colline. Avec le beau temps, elle roule décapotée et elle est seule. Heydrich s'était attardé à bavarder avec sa famille. Comme souvent, il est parti sans escorte, pour montrer qu'il avait confiance dans la sécurité ambiante.

Gabcik s'est débarrassé de son imperméable et a d'un bond traversé l'avenue. Sur le bord du trottoir, il épaule sa Sten pour mieux ajuster son tir contre la Mercedes qui va défiler à sa hauteur. Kubis a vu le mouvement de son camarade. Il a compris que l'instant décisif approchait. Sa grenade est prête.

Klein connaît bien les lieux. Il sait qu'il doit fortement ralentir pour négocier son virage. Il freine. Gabcik s'avance un peu plus. La limousine est à quelques mètres, cible magnifique, presque à bout portant. Les têtes des deux Allemands émergent distinctement, protégées uniquement par le pare-brise. Au même moment, un tram montant amorce sa courbe.

Le Tchèque attendait cet instant depuis des semaines. Il se sent très calme, les muscles tendus pour maîtriser la trépidation d'une longue rafale. Son doigt presse la détente. Rien ! Il relâche sa pression et la renouvelle. Rien encore. Incident de tir !

Heydrich a vu surgir juste devant lui l'homme à la mitraillette. L'Obergruppenführer ne manque pas de courage. Au lieu d'ordonner à son chauffeur d'accélérer pour échapper à l'embuscade, il lui hurle de stopper.

Vindicatif, il se dresse, s'efforçant de dégainer son pistolet pour abattre l'audacieux qui ose s'en prendre au Reichsprotektor. Klein, dans un réflexe, exécute l'ordre de son patron et freine à fond. Ni lui ni Heydrich n'ont remarqué Kubis masqué par l'ombre et un lampadaire. Kubis qui n'a pas le temps de s'étonner de ne pas entendre le crépitement de la Sten de son camarade. Dans un éclair, il constate que la Mercedes s'arrête presque devant lui. Il voulait lancer son engin dans la caisse mais son jet manque un peu de précision. La déflagration, à l'impact, survient à hauteur de la roue arrière droite. Une lueur soulève quelque peu le véhicule. Des éclats sont projetés en tous sens. Deux vestes déposées sur la banquette arrière volent en l'air. Guenilles pitoyables, elles restent suspendues à un fil électrique. Les vitres du tram qui montait se brisent avec fracas et se répandent sur la chaussée.

La Mercedes est définitivement immobilisée. Heydrich et Klein s'éjectent en finissant de dégainer leurs pistolets. Heydrich a identifié et localisé Gabcik. Il s'avance dans sa direction. Simultanément, son chauffeur se précipite vers Kubis dont il a discerné le geste meurtrier.

Au vu des deux Allemands debout brandissant leurs armes, Kubis estime que l'attentat a échoué. Du sang ruisselle sur son visage. Il a été atteint par un éclat. De la main, il s'éponge rapidement et enfourche sa bicyclette garée à ses côtés. L'explosion a attiré du monde qui se presse autour de lui. Le parachutiste est contraint de se dégager en tirant en l'air avec son Colt. Derrière, Klein essaie de le prendre en chasse et veut ouvrir le feu avec son 7,65. L'automatique s'enraye d'entrée. L'Allemand ne s'attarde pas. Le fuyard, sur son vélo, a tôt fait de s'éclipser dans des rues descendantes (il gagnera une retraite sûre pour se faire panser).

Heydrich est sorti de la voiture en titubant comme un homme ivre, mais bien décidé à se venger de son agresseur. Il l'a nettement dévisagé. Gabcik, lui, est resté un moment cloué au sol. Il a du mal à comprendre le non-fonctionnement de sa Sten. Reprenant ses esprits, il laisse tomber sa mitraillette et court vers sa bicyclette. Heydrich, bien que chancelant, le prend pour cible. Un instant, Gabcik s'abrite derrière un poteau électrique en ciment et riposte avec son Colt. Il ne saurait s'attarder. Des policiers, au tumulte, vont se manifester. Soudain, face à lui, Heydrich vacille. Ses forces l'ont trahi, car il est blessé. Il a été frappé par des éclats. Se traînant, il s'appuie à des grilles bordant le trottoir avant d'aller s'affaisser sur le capot

de la Mercedes. Il trouve encore l'énergie de crier à Klein qui revient vers lui : « Attrape ce bâtard ! »

Gabcik a profité de ce répit. Délaissant sa bicyclette, il remonte l'avenue en courant. Klein, fidèle aux ordres reçus, s'époumone derrière lui. Atteignant le sommet de la côte, Gabcik enfile une rue latérale. Une boucherie s'ouvre sur son passage. Il pense s'y camoufler. Mauvais choix ! Le boucher, un nommé Brauer, est un sympathisant nazi. Son frère travaille pour la Gestapo. Il sort de son étal en vociférant, attirant l'attention de Klein qui survient, le souffle court. Le SS comprend que son adversaire est là.

La boucherie est sans issue. Gabcik a l'âme d'un combattant. Pas question de renoncer. Bien calé sur ses jambes, bras tendu, il vise posément le colosse qui se présente devant lui. Une première balle frappe Klein à la cuisse, une seconde le touche à la cheville. Le SS est à terre, sans pouvoir se relever. Quant à Brauer, son zèle est limité. Il n'ose se lancer à la poursuite du fuyard qui disparaît dans une rue voisine[14].

Un tramway démarre à un carrefour. Gabcik le rattrape au vol. Le conducteur l'a pris pour un retardataire pressé et n'a pas fermé la porte. Sauvé ! Peu de voyageurs dans le wagon. Affalé sur un siège, il reprend progressivement ses esprits et démêle le pourquoi de la Sten enrayée. Dans la précipitation, il avait mal déverrouillé la sécurité.

*

Kubis et Gabcik, les plus exposés, ont réussi à s'esquiver et à regagner le centre ville. Leur camarade guetteur de même. N'étant pas directement identifiable, il s'est fondu dans la foule.

Sur-le-champ, les auteurs de l'attentat pensent avoir échoué. Ils ont vu Heydrich debout faire le coup de feu. La suite, le Reichsprotektor tordu par la douleur, leur a échappé. L'explosion de la grenade de Kubis a provoqué des éclats de toute nature, qui ont frappé l'Obergruppenführer SS en plusieurs endroits. La rate, la cage thoracique, le diaphragme sont touchés. Le blessé, transporté à l'hôpital Bulvka, est opéré le soir même.

Immédiatement, sur ordre personnel du Führer, Karl Frank, devenu Reichsprotektor par intérim[15], fait publier les mesures suivantes :

« 1. Décret du Reichsprotektor en date du 27 mai 1942, 17 heures.

Un attentat a été commis le 27 mai 1942 à Prague contre l'Obergruppenführer SS Heydrich, Reichsprotektor. Une prime de dix

millions de couronnes sera versée à qui permettra l'arrestation des coupables.

2. Quiconque accueillera chez lui ces coupables, leur apportera une aide quelconque, ou connaissant leur nom et leur lieu de séjour, ne les révélera pas, sera fusillé avec toute sa famille.

3. L'état de siège proclamé par le Reichsprotektor sera immédiatement appliqué dans tout le protectorat de Bohême et de Moravie... »

Nul doute, la répression sera sévère.

*

Durant quelques jours, Heydrich paraît hors de danger. Des sommités médicales du III^{e} Reich, arrivées de Berlin, se relaient à son chevet. Subitement, le 3 juin, son état s'aggrave. Une septicémie générale se déclare. La pénicilline pourrait agir. Les Allemands n'en ont pas. Le 4 juin à l'aube, le Reichsprotektor Reinhard Heydrich n'est plus. Le petit commando de parachutistes tchèques, venu tout exprès de Grande-Bretagne, avait rempli sa mission.

Le régime fait à Berlin des obsèques nationales au disparu. Hitler lui-même prononce l'éloge funèbre. Ces honneurs officiels n'empêchent pas, en coulisse, certains propos comme ceux de Sepp Dietrich[16], chef de la Liebstandarte SS Adolf Hitler[17] : « Dieu soit loué ! Ce cochon a fini par crever. »

*

La Résistance intérieure tchèque l'avait pressenti, et le gouvernement en exil n'avait aucun doute à ce sujet : la vengeance des Allemands sera terrible.

10 juin 1942. Dans deux ans jour pour jour, ce sera Oradour-sur-Glane en France. Ce 10 juin 1942, Lidice, commune de 500 habitants à 25 kilomètres au nord-ouest de Prague, vit la même tragédie. Toute la population mâle (184 personnes) exécutée. Les femmes (255) déportées à Ravensbrück. Les enfants dispersés. Le village rasé et nivelé. Lezky connaîtra un sort identique le 20 juin[18]. Prétexte avancé : Lidice aurait abrité des auteurs de l'attentat du 27 mai. Volonté réelle : faire un exemple, effrayer le pays.

Lidice est l'un des points phares de l'ignominie allemande. Mais la Gestapo et les SS n'avaient pas attendu le 10 juin pour frapper.

Des représailles affreuses s'abattent sur les familles de tous ceux qui, de près ou de loin, sont supposés avoir apporté leur soutien aux membres du commando. Plus de 1500 personnes sont arrêtées et exécutées. Des milliers d'autres sont envoyées dans des camps de concentration.

Quant à Kubis et Gabcik, traqués de tous côtés avec cinq autres camarades parachutistes largués après eux, ils trouvent finalement refuge dans la crypte de l'église Saints-Cyrille-et-Méthode, au cœur de Prague. Malheureusement, un autre para, arrivé depuis peu, a craqué. Effrayé par les répercussions qu'il juge inéluctables contre les siens, il a avoué tout ce qu'il savait. Ses révélations conduisent la Gestapo à l'église. Le 18 juin, à 4 heures du matin, des centaines de SS investissent les lieux. Kubis et deux camarades qui veillaient à l'extérieur se défendent sans esprit de se rendre. Blessés, à bout de munitions, ils mettent fin à leurs jours pour ne pas être faits prisonniers. Gabcik, Valcik et trois compagnons, à l'intérieur de la crypte, luttent à leur tour des heures durant avant d'utiliser contre eux leur dernière cartouche.

Toute la mission Antropoïd a disparu. A l'heure de la victoire, la Tchécoslovaquie sera dans le camp des Alliés.

---

1 Reichssicherheitshauptamt : administration centrale de la sûreté, coiffant tous les services de sûreté des SS et l'ensemble des polices du Reich.

2 Dont celle de Röhm le chef de la SA, opposée à la SS.

3 Au procès de Nuremberg, il ne sera condamné qu'à 15 ans de détention et sera libéré en 1954 pour raisons de santé.

4 Eliminer le secrétaire d'Etat Frank, adjoint de Heydrich, est également envisagé. L'hypothèse est écartée. Elle aurait moins d'impact.

5 Par la suite, la Résistance intérieure tchèque, pesant le prix du sang que déclenchera la mort de Heydrich, demandera au gouvernement Benes de surseoir à la mesure décidée. Aucune réponse ne sera volontairement apportée à cette requête.

6 Un autre élément a certainement pesé dans la décision du MI6, le service secret de renseignement anglais. La mort de Heydrich n'éliminerait pas seulement le Reichsprotektor de Bohême-Moravie. Elle décapiterait le RSHA et faciliterait la tâche de l'amiral Canaris dont la lutte avec Heydrich et le double jeu étaient perçus à Londres. Canaris est même considéré comme « beaucoup plus utile » vivant.

7 Le Handley Page Halifax MKI, 26 tonnes au décollage, a une autonomie de 3 000 kilomètres à une vitesse maximum de 420 km/h.

8 Bien que menant une vie privée plus que dissolue, Heydrich a une épouse, trois enfants et un quatrième en attente.

9 Affluent rive gauche de l'Elbe.

10 Grade entre sergent-chef et adjudant.

11 Klein en allemand signifie petit.

12 Cette grenade est une véritable petite bombe mise au point exprès par le SOE. Le lanceur, pour l'amorcer, doit dévisser un bouchon et fixer à la place l'allumeur. Ce dernier déclenche l'explosion à l'impact.

13 Une Sten déployée mesure 76 cm (le chargeur à l'équerre fait une quinzaine de centimètres. 32 cartouches de 9 millimètres).

14 Cette fuite de Gabcik est présentée en plusieurs versions légèrement divergentes. L'intéressé a été tué peu après, comme ses camarades avec lesquels il avait pu évoquer cet épisode. On ne peut se rapporter qu'à des témoignages de seconde main.

15 Il sera condamné à mort en 1946 par un tribunal tchèque et exécuté. A ne pas confondre avec Hans Frank, gouverneur général de Pologne, condamné à mort à Nuremberg et pendu le 16 octobre 1946.

16 Né en 1892, Sepp Dietrich est l'une des personnalités marquantes du parti nazi et des SS. Pendant l'offensive des Ardennes en décembre 1944, il commandera la VI^{e} armée blindée SS. Condamné après la guerre à 25 ans de détention, il sera libéré en 1955 et mourra en 1956.

17 Initialement garde personnelle du Führer. Devenue ensuite la 1re SS-Panzerdivision Liebstandarte Adolf Hitler.

18 Ainsi que Svermovo et Javoricko.

Chapitre XIII

HERAKLION

Fin mai 1941, au prix de très violents combats qui ont meurtri ses troupes aéroportées, l'Allemagne s'est emparée de la Crète par l'opération Mercure. Cette occupation lui procure un atout considérable en Méditerranée. L'île est à la longitude de Tobrouk. Située à environ 300 kilomètres des côtes libyennes, elle constitue une plate-forme exceptionnelle pour la Luftwaffe. Elle lui permet des interventions sur Malte et ses approches. Elle lui offre possibilité d'appuyer l'Afrikakorps dans sa lutte contre la VIII^{e} armée britannique en Libye. Elle verrouille la mer Egée au sud. Ces avantages sont exploités quotidiennement. Des aérodromes crétois, tout spécialement de celui d'Heraklion, les JU 88, les Me 109, les JU 87 s'envolent régulièrement pour attaquer les colonnes et convois britanniques, sur terre comme sur mer. Ils entravent tous les efforts entrepris pour ravitailler Malte, l'île assiégée.

Malte, de son côté, représente pour la Grande-Bretagne une pièce essentielle. Elle se dresse en symbole de sa résistance et de sa fermeté. Elle contrôle le détroit de Sicile. De Malte, il est possible d'atteindre Tarente, Naples dans le sud de l'Italie, Cagliari en Sardaigne, Augusta en Sicile. Frapper les voies maritimes de l'Axe vers Tripoli et Benghazi est accessible. L'île assure enfin une escale précieuse entre Gibraltar et Alexandrie.

*

Au printemps de 1942, la situation de Malte a encore empiré. L'île croule sous les bombardements. De nombreux bâtiments, publics et privés, ne sont que ruines. Plus grave, ce rocher plus riche de cailloux et d'oliviers que de grasses prairies souffre de son isolement. La pénurie est extrême, faute d'approvisionnements. Les rations alimentaires quotidiennes sont tombées à 1 500 calories par personne, voire moins. Pour honorer la forteresse Malte,

le roi George VI, le 15 avril 1942, lui a décerné la George Cross, décoration instaurée le 29 septembre 1940 pour récompenser les actes de courage exceptionnels. Les Maltais ont été flattés mais, disent-ils, la George Cross, « elle ne se mange pas ».

Les Anglais savent qu'ils sont dans l'obligation de ravitailler Malte aussi bien en vivres qu'en essence et munitions. Faute de quoi l'île, porte-avions en Méditerranée, sombrera ou sera incapable d'assurer ses missions. Deux convois sont organisés. L'un Harpoon, au départ de Gibraltar, l'autre Vigourous, depuis Alexandrie.

A priori, Harpoon est le plus exposé. Il passera au large de la Sardaigne et de la Sicile. Allemands et Italiens y sont fortement implantés. Vigourous, avec 10 cargos et un pétrolier escortés par 5 croiseurs, 26 destroyers, des corvettes et dragueurs de mines, aura à affronter les escadrilles basées en Libye et en Crète. Par tous les moyens, limiter les attaques des appareils allemands ! D'où les bombardements massifs sur les terrains d'aviation accompagnés de coups de commandos pour clouer les avions au sol. Jusqu'alors, tous ces commandos ont agi sur le continent, surgissant des profondeurs du désert. Voici qu'un autre projet prend corps, d'une folle témérité. Le fer, cette fois, sera porté en Crète, contre la base aérienne d'Heraklion située à quelques kilomètres à l'est de la capitale crétoise.

*

Au début de juin 1942, le Français Bergé et le Britannique Jellicoe sont convoqués au QG de la RAF à Alexandrie. Leurs interlocuteurs sont clairs. Les bombardements sur Heraklion ne paraissent pas concluants (Bergé et Jellicoe le constateront eux-mêmes *de visu*, sur place). Aux hommes du SAS de tenter l'impossible en utilisant les méthodes Stirling. Pratiquement, un commando léger, débarqué par sous-marin, détruira le maximum d'avions au sol et rentrera par voie maritime. Eu égard au mouvement du convoi Vigourous, l'attaque est fixée à la nuit du 12 au 13 juin. Les délais impartis sont très courts. Bergé et Jellicoe ne sont pas de tempérament à lambiner. L'équipe est vite choisie. Volontairement modeste, elle pourra ainsi mieux s'infiltrer. Au total, six hommes. Quatre Français : Bergé, Mouhot, Sibard, Léostic. Un Britannique, Jellicoe. Un Grec, Petrakis.

Bergé n'est plus à présenter. Cet homme, pas très haut sous la toise, fait l'unanimité par son courage tranquille et son dynamisme. Il a lui-même

sélectionné les trois compatriotes destinés à l'accompagner. Le sergent Jacques Mouhot est un sportif accompli. Fait prisonnier dans le Nord de la France en juin 1940, il s'est évadé et a rejoint l'Angleterre par l'AFN, Tanger et Gibraltar. Le caporal Jack Sibard est de la même veine. Marin de commerce, son navire a été torpillé le 28 mai 1940 au large des côtes espagnoles. Il a nagé plus d'une heure dans une mer démontée, avant d'être recueilli par un aviso. En février 1941, toujours marin, il a rallié les FFL par Le Cap... Pierre Léostic est le benjamin. Véritable force de la nature, sa carrure et sa corpulence ont fait illusion sur son âge. Il avait à peine 16 ans lors de son engagement à Londres.

Le capitaine Lord George Jellicoe a notoriété en Grande-Bretagne. Il est le fils du célèbre amiral, héros de la bataille du Jutland en 1916. Ses propres exploits de chef de guerre ont tout autant contribué à l'auréole de ce gentleman bien né, au demeurant souriant et ouvert.

Petrakis, lieutenant de l'armée grecque, est originaire de Crète. En bon connaisseur du terrain, il servira de guide et d'agent de liaison auprès de la résistance locale. C'est pourquoi il partira en civil.

*

Dans la nuit du 7 au 8 juin, le commando embarque discrètement à Alexandrie, à bord du sous-marin *Triton*, vieux submersible français vendu aux forces navales grecques avant la guerre. Son commandant, le capitaine de corvette Condoyanni, doit débarquer les six hommes dans la nuit du 10 au 11, sur la plage de Kerteros, à trois ou quatre kilomètres à l'ouest de l'aérodrome d'Heraklion[1]. A distance du rivage, les SAS embarqueront dans trois dinghies que le *Triton* remorquera discrètement au plus près de la grève. Ils termineront à la pagaie.

Les filets de protection de l'entrée de la darse se lèvent pour laisser passer le *Triton*, qui pique sur la haute mer. La Méditerranée, en cette mi-juin, est calme. Tout irait bien à bord si... si l'intérieur était plus spacieux, et si le passage d'un convoi allemand n'obligeait pas le *Triton* à plonger au maximum de ses possibilités.

Le 10, un peu avant minuit, la côte septentrionale de la Crète se dessine sur l'avant. La nuit est très sombre. Le commandant du *Triton* connaît les lieux mais se trompe dans ses repères. Avant de s'éloigner[2], il largue son

commando trop loin du rivage et surtout trop à l'est. Les hommes doivent souquer ferme pour atteindre une petite crique de galets.

En ce site abrité, le débarquement s'effectue rapidement et sans encombre. Puis Jellicoe et Mouhot lestent les trois dinghies de lourdes pierres et les poussent en mer. Arrivés à deux-trois cents mètres de la grève, ils déchirent au poignard les enveloppes en caoutchouc. Les dinghies s'enfoncent lentement. Il ne subsistera aucune trace du passage du commando. Puis les deux hommes rejoignent leurs camarades. Les anciens appelaient une telle destruction, signe de détermination, « brûler ses vaisseaux ».

Les sacs sont lourds. Vivres. Munitions et surtout explosifs. Dans un terrain raviné et caillouteux, l'obscurité rend la marche encore plus pénible. Petrakis a pris la tête. Enfant du pays, il finit par se situer. Ils seraient près de Mallia, soit à 25 kilomètres de leur point de destination. L'attaque est pour la nuit du 12 au 13. Il faut donc se hâter, malgré le barda qui écrase les reins.

Au jour, Bergé décide de s'arrêter pour se dissimuler et reprendre des forces. Une bergerie en ruine offre un havre salutaire.

La progression reprend le 11 au coucher du soleil, toujours aussi ingrate. Un bombardement de la RAF sur le terrain d'Heraklion sert quelque temps de repère lointain.

A l'aube du 12, nouvelle halte, cette fois dans une vaste grotte. La contrée n'en manque pas. Toutes les deux heures, les guetteurs se relaient. A l'intérieur de la caverne, les autres dorment, se restaurent, vérifient les équipements.

Le commando est en Crète depuis deux jours. L'opération est pour la nuit suivante. Pour éviter tout incident, il a été convenu à Alexandrie, avant le départ, qu'aucun bombardement n'aurait lieu cette nuit-là sur Heraklion.

Au crépuscule, ils ne sont que cinq à se mettre en route. Petrakis, qui n'est pas un spécialiste des explosifs, attendra sur place le retour de ses amis. Sa connaissance des lieux sera alors précieuse pour traverser l'île et gagner la côte sud, où aura lieu l'embarquement.

Bergé a ordonné de s'alléger au maximum. Les PM sont laissés dans la grotte. Pour armement, uniquement colts et poignards à utiliser en combat rapproché si besoin absolu. Le commando n'est pas là pour se battre mais pour plaquer des engins explosifs sur des chasseurs bombardiers. Pour tenue, les combinaisons de saut. Dans la nuit, elles peuvent se confondre

avec un uniforme allemand. Pas de coiffure. A quoi bon ? Seul Jellicoe tient à conserver sa casquette d'officier de Sa Majesté.

La base de départ ne se cachait plus très loin de l'objectif. Du sommet d'une petite colline plantée d'oliviers et de vignes, l'aérodrome se devine en contrebas, en bordure de mer. Les photographies aériennes ont été étudiées avec soin. Les hommes savent que la piste principale, la 310, même s'ils ne la voient pas, coupe la partie nord du camp allemand. Au sud, d'ouest en est, s'alignent des cantonnements en dur, des parkings d'avions, puis un campement de toile. Bergé a prévu de s'infiltrer par le sud, c'est-à-dire par l'intérieur des terres, d'où il vient. Une approche par la côte serait beaucoup plus délicate. A cause des falaises et aussi très certainement des postes de guet disposés pour faire face à un coup de main opéré par voie maritime. Le commando devra donc se glisser entre les positions habitées et gagner la zone de stationnement des avions. Une fois dans la place, Mouhot et Sibard disposeront les charges, les fameuses bombes Lewis. Leurs trois compagnons les couvriront.

La nuit est aussi sombre que celle du débarquement. Malgré les précautions prises dans la pente rocailleuse, des pierres roulent sous les pas. Chaque fois, Bergé s'immobilise pour s'assurer qu'aucune alerte n'a été donnée car ils sont maintenant très près.

Soudain une ravine, imprévue et profonde, barre la route. Elle ne se discernait pas sur les photographies aériennes, prises à haute altitude. Cet obstacle n'est pas facile à franchir discrètement. D'autres pierres roulent. Le claquement sec d'une culasse fige chacun sur place. Manifestement une sentinelle, à quelques dizaines de mètres, ayant perçu un bruit suspect, vient d'armer son Mauser. Les secondes, les minutes passent. Le Feldgrau ne se manifeste pas. Appréhension ou sentiment de fausse alerte, dû au passage d'un quelconque animal ?

Cette maudite ravine fait perdre beaucoup de temps. Comment la franchir sans bruit, à l'aller comme au retour ? Bergé a compris. Il fait signe de rebrousser chemin. Une fois à distance, il s'explique : « Le ravin. La sentinelle. La perte de temps. Le jour approche. Rien pour aujourd'hui. Nous reviendrons demain. »

Le courage n'interdit pas la sagesse au nom de l'efficacité.

*

Le groupe s'éloigne, récupère Petrakis et se dispose à prendre du repos sur une hauteur surplombant la base aérienne. Le soleil de juin se fait vite brûlant. La margelle d'un puits n'est pas loin, mais l'eau brille à dix mètres de profondeur. Fort heureusement, passe une jeune paysanne, belle et bonne fée. Elle offre une corde et un seau. Ah ! que ce liquide frais est le bienvenu !

Sur son promontoire, Bergé s'est trouvé un bon observatoire. Tapi derrière une murette abritée par un olivier centenaire, il scrute longuement aux jumelles le paysage à ses pieds. La piste se détache parfaitement, ainsi que les divers cantonnements et parkings. Le commandant relève que les avions sont regroupés principalement à l'extrémité sud-est de la piste. Il en compte au moins une vingtaine dans les alvéoles, protégés par des talus peu élevés. Certes, d'autres s'éparpillent un peu partout au sud de la base, mais l'essentiel se situe là. C'est en cet endroit qu'il faut frapper. Mais attention, le cantonnement en toile est proche, presque imbriqué.

Au vu de ce qu'il constate, le chef du commando est formel. L'itinéraire d'accès passe par l'ouest entre les deux entrées de la base. Après quoi, une fois sur le terrain, ils auront près de 2 000 mètres à parcourir.

*

Le hurlement des sirènes déchire la nuit. Après l'interruption de la veille, la RAF a repris ses bombardements sur Heraklion. Explosions, bombes, tirs de DCA se succèdent. Mais les impacts ne se situent pas là où ils devraient.

Pour le commando, ce tintamarre présente un avantage. Aux approches du terrain, il estompe les bruits du déplacement, entamé à 22 heures. Mais une fois l'alerte terminée, il impose d'attendre quelque peu. Des permissionnaires, bloqués par le bombardement, se hâtent de rentrer après une petite virée à Heraklion ou au village voisin. Les Allemands apprécient le vin crétois.

Minuit. De l'autre côté d'une petite route de ceinture franchie en silence, se dresse une palissade de barbelés. Léostic se glisse à plat ventre pour couper les fils avec sa cisaille. Sans qu'elles aient été discernées, surgissent brutalement quelques silhouettes. Des retardataires marchant d'un pas tranquille sur la petite route. Au passage, ils remarquent sans y prêter grande attention deux formes humaines allongées sur le sol : Bergé et Mouhot qui rampaient vers la palissade et se sont immobilisés. L'un des

Allemands cependant, revenant en arrière, sort une lampe électrique et questionne : *« Was machst du da*[3] *? »*

Mouhot a le bon réflexe. Il éructe le rot sonore de l'ivrogne en difficulté. Le Boche a compris : *« Ganz betrunken*[4] *! »* Il s'éloigne en riant. Lui aussi a dû goûter le vin crétois. Il en connaît les effets.

L'intermède a été chaud. Fort à propos survient une seconde alerte. Bergé presse Léostic d'achever rapidement son travail. Le passage est ouvert. Les cinq hommes se faufilent sur la base.

Bienheureux bombardement : le soldat qui avait cru découvrir un ivrogne a prévenu. Une patrouille vient se rendre compte. Les bombes lui imposent de forcer l'allure sans relever la brèche dans les barbelés.

Tout autant, l'équipe Bergé profite du vacarme et de la confusion nés de la visite de la RAF. Elle se hâte vers les JU 88 que le commandant avait parfaitement localisés. Enfin elle touche au but, mais qu'ils sont hauts sur pattes, ces bombardiers ! Sibard fait la courte échelle à Mouhot qui dispose ses charges sur les ailes gauches, près d'un réservoir d'essence, après avoir écrasé le crayon à retard. Toujours une aile gauche : si l'avion ne s'enflammait pas, les mécaniciens n'auraient pas de pièces de rechange. Avec deux appareils, ils ne pourraient en remonter un.

Un avion, un second, un troisième... 15 JU 88[5] reçoivent un cadeau souvenir. Puis quatre autres, encore alignés devant un hangar dépourvu de sentinelle.

Au passage, un Storch de liaison a droit à son paquet, puis un second découvert par hasard n'y échappe pas.

Jellicoe note en longeant un atelier que les portes sont ouvertes, sans doute pour y apporter un peu de fraîcheur nocturne. Avec un flegme très britannique, il entre, dépose quelques Lewis sur des caisses de moteurs et de pièces détachées. Sa besogne accomplie, il rejoint ses amis.

Le temps a filé très vite. Trop vite ! Un crayon à retardement déclenche une première explosion. Une seconde prend bientôt le relais. Les Allemands, sur-le-champ, croient aux effets du bombardement mais leur erreur ne saurait se prolonger. Bergé précipite le départ. Il est deux heures du matin. Si près du solstice d'été, les nuits sont courtes. L'aurore blanchira sous peu l'horizon.

Avec maîtrise, le commandant guide son détachement « vers la sortie ». Il avait enregistré soigneusement dans sa mémoire tous les points de repère.

L'alerte désormais est donnée. Les explosions se succèdent. Les Allemands s'agitent de partout. Des véhicules circulent en trombe. Heureusement sans phares, à cause de la RAF.

Le commando se presse en file indienne. Dans la pénombre, il a tout d'une patrouille. Un Feldgrau surgit, son Mauser à la main. *« Halt ! Halt ! »*

Bergé est à sa hauteur. De la main, il baisse le canon de l'arme et murmure : *« Ya ! Ya ! »* L'homme est convaincu qu'il s'agit d'un compatriote. La fausse patrouille disparaît invisible dans la nuit.

La brèche est bien là où Bergé guidait les siens. Elle est rapidement franchie. « C'était une sortie tout à fait normale », commentera Jellicoe.

La colline avale les « saboteurs ». A son sommet, il est bon de souffler quelque peu pour admirer le travail. Bouquet final, une formidable explosion embrase un dépôt de bombes qui avait reçu une dernière charge.

Petrakis attendait à la grotte. Il n'a pu voir, mais il a entendu ! Ce qu'il a ouï lui confirme que ses compagnons ne se sont pas déplacés pour rien.

Le jour commence à poindre. Pas question de s'attarder. Il faut s'esquiver vers l'intérieur de l'île, oubliant la fatigue et les pieds en sang pour Léostic. Les Allemands vont déclencher la chasse à l'homme.

Petrakis ouvre la marche. Ce guide est précieux. Il connaît sa terre natale. En cas de rencontre avec des habitants, il peut dialoguer, glaner des informations, demander du ravitaillement. Toute la journée du 14 et la nuit suivante, les six hommes marchent. L'île du roi Minos forme une longue arête avec de petites plaines côtières sur le versant nord. Au sud, la plongée vers la mer est plus raide. C'est de ce côté que doit intervenir la récupération du commando. Les Allemands y sont peu implantés. Le départ sera facilité. Mais atteindre ce rivage méridional implique de franchir la crête axiale. Celle-ci, par endroits, frise ou dépasse 2 000 mètres. Il faut aussi éviter les cols. Les Allemands risquent d'y avoir tendu des embuscades.

Le 15 à l'aube, Bergé ordonne une longue pause. Hélas, le jour bien levé, il découvre avec Petrakis qu'ils n'ont guère progressé. Ils ne se sont éloignés d'Heraklion que de quelques kilomètres. La nuit opaque n'a pas permis à Petrakis de se localiser correctement dans cet univers montagneux et rocheux.

S'orienter ! Ce travail incombe à Petrakis. Après un bref repos, le Grec part en reconnaissance. Quelques heures plus tard, il revient avec un couple de Crétois. L'homme est un officier de réserve. Il parle bien le français. Son épouse, elle, se montre anxieuse. Tous les deux apportent de quoi se

restaurer : des courgettes, des fromages, de l'eau. Hélas, ils révèlent que les Allemands, en représailles, ont exécuté une vingtaine d'otages[6]. Ils recherchent les « saboteurs », offrent des primes à qui les aidera à les capturer et menacent ceux qui leur porteront assistance.

Pour le commando, le salut n'est que dans la marche. Marcher, marcher toujours, afin de quitter la zone nord de l'île, la plus dangereuse. Marcher dans une nature de plus en plus sauvage et sur des pentes de plus en plus raides.

Au matin du 19, Petrakis annonce au commandant qu'ils approchent de son village natal, Appessokari. La côte sud n'est plus qu'à une quinzaine de kilomètres. Le plus dur paraît être derrière. Les crêtes ont été franchies. Le commando n'a pas été repéré par les Allemands.

Bergé et Petrakis se risquent jusqu'à un village proche. Ils en reviennent avec des poulets, des galettes de pain, des olives, du fromage. Un festin en perspective. Les organismes en ont besoin.

Un vallonnement touffu donne l'assurance d'un abri sûr. Sous les arbustes, les hommes pourront se reposer à loisir. Un bivouac s'organise. Les poulets sont mis à cuire à la broche. Un jeune paysan est parti chercher du vin avec deux bidons et les ramène pleins.

Après lui, survient un individu apportant à son tour deux litres de vin. Petrakis le reconnaît, un ami d'enfance du village. Les deux hommes s'embrassent avec émotion. Bergé, cependant, n'a qu'à demi confiance. Il trouve au nouveau venu une « gueule de faux frère ».

Après le repas et une courte sieste, Petrakis et Jellicoe, ce dernier s'étant mis en civil, s'éloignent. Ils s'en vont assurer la liaison avec l'agent radio britannique de la résistance crétoise, chargé du contact avec le bâtiment du voyage retour. Leurs quatre camarades français demeurent sur place.

Vers 18 heures, Bergé est saisi par un pressentiment. Il se sent mal à l'aise. Sans trop d'explications, il prescrit de préparer les sacs et de se disposer à aller au-devant de Petrakis et Jellicoe.

A peine a-t-il terminé qu'il s'écrie : « A vos armes. Des gars en armes nous entourent ! »

Ce n'est que trop vrai. Deux colonnes allemandes d'une bonne vingtaine d'hommes chacune viennent de déboucher, à l'est comme à l'ouest de la position du commando. Une troisième se distingue vers le sud. L'encerclement est presque parfait et s'est déroulé avec discrétion et rapidité.

Les Français n'ont que des pistolets-mitrailleurs, armes de combat rapproché. Ils sont bloqués par le feu des Mauser, des MG et des grenades à fusils. Bien postés derrière des murettes en pierre, ils tiennent malgré tout quelque temps leurs adversaires à distance.

Un Allemand s'avance un peu trop. Le commandant l'abat d'une courte rafale. Ce tir bien ajusté calme les assaillants. Pendant une vingtaine de minutes, le feu faiblit. L'espoir de Bergé est de résister jusqu'à la nuit. Avec l'obscurité, ils pourront peut-être s'éclipser. Mais ceux d'en face ont l'avantage du nombre, de l'armement, et parfois d'une situation dominante.

Léostic croit avoir décelé une faille dans le dispositif adverse. Il veut en découdre et éliminer une MG qu'il a localisée et qui barre un itinéraire possible de fuite. Avec une folle audace, il se lance de l'avant, comptant éliminer la pièce ennemie au pistolet-mitrailleur. Trois rafales ont raison de son courage et brisent son élan.

Les Français ne sont plus que trois et les munitions s'épuisent. Les Allemands ont intensifié leurs tirs et resserrent leur étreinte. La nuit est encore loin. Les chargeurs finissent de se vider. Les culasses claquent à vide.

Sibard, le premier, essayant de filer, est mis en joue et doit lever les bras. Puis c'est le tour de Bergé. Mouhot est capturé le dernier. Tapi dans un roncier, il en sort les mains et le visage en sang.

Les trois prisonniers ont été regroupés. Avec Léostic tué, cela fait quatre.

« Où sont les deux autres ? » hurle l'officier allemand qui commande l'ensemble. Donc il savait qu'ils étaient six. Ils ont été trahis. Par qui ? Bergé ne tardera pas à le savoir.

Les Français sont conduits au village. Plaqués contre un mur, ils sont persuadés que la salve fatale va bientôt crépiter. La population attristée regarde. Seul un villageois se réjouit sans retenue et verse à boire aux Allemands. Ce Crétois germanophile est le faux frère, celui qui n'inspirait pas confiance à Bergé. Il a envoyé l'un de ses fils prévenir les Allemands à la bourgade proche d'Agii Deka, là ou se trouvent les célèbres ruines de Gortyne.

Les prisonniers, dont les gardiens ont découvert qu'ils étaient français, sont emmenés sans ménagement à Agii Deka, où un jeune lieutenant se montrera correct. En revanche, un commandant rougeaud et coléreux tonne :

« Français ! Vous êtes des traîtres ! Vous serez fusillés ! »

Dans l'immédiat, il voudrait bien apprendre où se cachent les deux autres, mais les Français restent muets. Eux-mêmes, du reste, ignorent où se trouvent Jellicoe et Petrakis.

A Heraklion, les menaces, les insultes continuent. « Vous serez fusillés ! » Bergé ne se laisse pas impressionner. Il sait qu'en novembre 1941, à Halfaya en Libye, la 1re BFL du général de Larminat, aux côtés des Britanniques et des Polonais, avait fait de nombreux prisonniers[7]. C'est pourquoi il réplique calmement : « Nous sommes des soldats d'une armée régulière. Si vous nous fusillez, les officiers allemands que nous avons capturés à Halfaya et que nous détenons en Egypte répondront de leur vie de notre exécution[8]. »

L'argument porte. Internés sur la base d'Heraklion, théâtre de leurs exploits, les Français apprennent fin juin qu'ils seront prochainement transférés en Allemagne et considérés comme prisonniers de guerre.

Le 2 juillet, ils décollent de Maleme dans un JU 52 à destination de l'Allemagne. Bergé tentera à plusieurs reprises de s'évader. En représailles, il sera dirigé sur la citadelle de Colditz, en Saxe, où il retrouvera Stirling et Jordan faits prisonniers en Tunisie en 1943. La IIIe armée US de Patton les libérera en avril 1945.

Plus heureux, Mouhot réussira son évasion à la quatrième tentative. Le 22 août 1943, il sera à Londres. Dans la nuit du 5 au 6 juin 1944, il sautera en Bretagne avec les sticks de tête du 2e RCP[9]. Sibard parviendra à s'échapper lui aussi et rejoindra la Grande-Bretagne par l'Espagne en mai 1943. Suspecté d'avoir été retourné, il devra patienter. Ce n'est qu'en avril 1945 que sa bonne foi sera enfin reconnue. Destin injuste qui lui a peut-être sauvé la vie.

*

Léostic, veillé et honoré par les villageois, sera inhumé au cimetière de Vasilika-Anoghia. Petrakis, après la guerre, donnera à son fils le prénom de Léostic.

*

Et Jellicoe et Petrakis ?

Par les habitants, ils apprennent le sort de leurs compagnons. Ils arrivent à prendre contact avec l'agent chargé de leur faire quitter l'île. Un caïque à moteur, le *Porcupine*, commandé par le lieutenant de vaisseau John Campbell, les déposera à Marsa Matruh[10], après trois jours de traversée.

Tous les deux reprendront le combat. Jellicoe connaîtra encore des aventures assez extraordinaires, notamment après un parachutage sur l'île de Rhodes en septembre 1943[11].

*

Les Allemands traquent le commando avec autant d'animosité parce que celui-ci leur a fait du mal. Les services de renseignement britanniques estimeront que 21 avions ont été détruits dans cette nuit du 13 au 14 juin 1942. A l'exception de deux Storch de liaison, ces appareils détruits étaient presque tous des JU 88. Dans un sens, le commando avait été chanceux. S'il avait attaqué la veille comme fixé, il aurait trouvé les parkings presque vides. Ceux-ci s'étaient remplis dans la journée du 13, une escadrille importante (I/LG 1) ayant rallié Heraklion de Derna en Libye dans l'après-midi.

De ce coup de main réussi, il est une conséquence dramatique : le lendemain de l'opération, le 14 juin, les Allemands ont fusillé non pas 20 mais 50 otages crétois.

Bergé et ses équipiers ne l'apprendront que plus tard. Leur action n'a pas empêché l'échec du convoi Vigourous obligé de faire demi-tour, mais une partie du convoi Harpoon réussit à passer. Les commandos sur Heraklion, Maleme, et les bases du littoral libyen n'ont pas permis à la Luftwaffe de focaliser l'intégralité de ses forces sur les deux convois.

Il est une autre contrepartie : l'insécurité créée chez l'ennemi. Le commandement allemand prescrira des mesures draconiennes de surveillance : trois sentinelles par appareil au sol. Qu'ils soient italiens ou allemands, ces « rampants » ne se battaient pas directement. Du potentiel était immobilisé.

*

Tous les hommes des commandos possédaient un extraordinaire courage. Ceux d'Heraklion ont porté cette vertu sur les cimes. Faut-il aussi préciser que cet héroïsme rejaillit sur la France Libre.

Malheureusement, la chute de Tobrouk le 21 juin et la déconvenue britannique estompent, sur le moment, la portée du fait d'armes.

---

1 Simultanément, un second commando embarque sur un autre sous-marin, le *Papa Kikolas*, afin d'effectuer une mission identique contre l'aérodrome de Maleme, à l'ouest de l'île.

2 Le *Triton* sera coulé le 16 novembre 1942, après un rude combat où disparaîtra la moitié de son équipage.

3 Que fais-tu là ?

4 Complètement soûl.

5 En principe, les JU 88 basés à Heraklion sont du type JU 88 C. Appareil polyvalent (bombardier, chasseur de nuit, appareil de reconnaissance, bombardier en piqué, torpilleur), le bimoteur Junker JU 88 C vole à 450 km/h, emporte 1 800 kg de bombes et trois mitrailleuses. Il possède une autonomie de 1 700 km. Equipage : 4 personnes.

6 Après la guerre, les deux généraux gouverneurs de la Crète seront condamnés à mort et exécutés pour crimes de guerre. Voir tome II, « L'enlèvement d'un général ».

7 5 500 Allemands encerclés avaient été faits prisonniers à Halfaya par les forces alliées.

8 Menace que de Gaulle reprendra après Bir-Hakeim. Radio-Berlin ayant publié un communiqué déclarant : « Les Français, blancs ou de couleur, faits prisonniers à Bir-Hakeim, n'appartenant pas à une armée régulière, subiront les lois de la guerre et seront exécutés », de Gaulle avait fait diffuser par la BBC : « Si l'armée allemande se déshonorait au point de tuer des soldats français faits prisonniers en combattant pour leur patrie, le général de Gaulle fait connaître qu'à son grand regret il se verrait obligé d'infliger le même sort aux prisonniers allemands tombés aux mains de ses troupes. » Les Allemands devaient faire marche arrière. Voir *Mémoires de guerre*, tome 1, p. 258-259.

9 Il survivra à la guerre.

10 250 kilomètres à l'ouest d'Alexandrie.

11 Après la guerre, Lord Jellicoe deviendra une personnalité importante en Grande-Bretagne.

Chapitre XIV

SIDI HANEISH
27 juillet 1942

La vitesse servie par l'audace. L'attaque des hommes du major Stirling contre l'aérodrome de Sidi Haneish, le 27 juillet 1942, en offre un remarquable exemple.

*

Le commando organisé contre le terrain d'aviation d'Heraklion, à mi-juin, se voulait essentiellement au profit des convois voguant vers Malte. A cette date, la VIII^{e} armée britannique en Libye vit des heures difficiles. Tobrouk a capitulé le 21 juin. 33 000 hommes ont été faits prisonniers avec leur armement et leur équipement. Rommel fonce vers le Nil. La frontière égyptienne est franchie le 26 juin. Mussolini se voit déjà caracolant dans les rues du Caire sur un cheval blanc. Par tous les moyens, le terrible Renard du désert doit être arrêté avant Alexandrie. Sinon, le pire devient possible.

Envers et contre tout, Auchinleck ne s'avoue pas vaincu. Il sait son adversaire éprouvé par la lutte menée et pénalisé par la longueur de ses voies de communications. Il compte lui barrer la route à hauteur d'El-Alamein, point de passage obligé entre la Méditerranée et la dépression d'El-Qattara. Si l'emplacement est favorable, il est bien proche d'Alexandrie. 70 kilomètres ! Pour y organiser une position défensive, Auchinleck a besoin de temps.

Fin juin, il convoque Stirling. Le major a la confiance des grands chefs. A l'échelon au-dessous, il en est tout autrement. Les états-majors n'apprécient pas ce grand gorille chef de bande, volontiers irrespectueux et entendant n'en faire qu'à sa tête avec ses méthodes peu orthodoxes.

Auchinleck se tourne donc vers Stirling. Après lui avoir expliqué ses intentions, il ajoute : « Puis-je, en attendant, compter sur vous pour détruire un maximum d'avions sur les aérodromes d'El-Daba, de Fuka et de la région de Marsa Matruh ? »

Car si les PD de l'Afrikakorps ont souffert et sont devenues squelettiques, la Luftwaffe se montre toujours aussi menaçante. Exploitant l'avance des forces terrestres, elle a poussé des aérodromes au plus près de l'avant. Fuka, Marsa Matruh, cités par Auchinleck, se situent à 150-200 kilomètres d'El-Alamein. El-Daba est même plus rapproché. De ces terrains, souvent de fortune, les appareils allemands ne cessent de décoller pour soutenir les troupes au sol.

Stirling a bien compris les préoccupations du commandant en chef. Bravant la chaleur torride de l'été libyen, les commandos du SAS se manifesteront sans relâche. Derrière Stirling, Mayne, Jordan, Fraser, Jellicoe, surgissant du désert, ils frapperont.

Début juillet, Stirling, l'esprit toujours en quête d'innovations et d'améliorations, arrive à une constatation : ses hommes continuent d'intervenir à pied, par petites équipes de quatre ou cinq, amenées à courte distance par le LRDG. Faiblement armés, dépourvus de mobilité, ils sont vulnérables en cas de rencontre avec l'ennemi qui a percé leurs manières d'opérer. Au cours des dernières opérations, ils ont eu des tués et des blessés. Huit véhicules du LRDG ont été perdus. De surcroît, lors de l'action menée contre l'aérodrome de Bagush, dans la nuit du 6 au 7 juillet, des bombes Lewis n'ont pas explosé. Mauvais fonctionnement des détonateurs. L'attaque à l'explosif n'est plus la panacée.

L'arrivée fortuite d'un nouveau matériel apporte à Stirling les solutions qu'il augurait. Le SAS perçoit 24 Jeeps. Ce merveilleux petit véhicule, que l'Europe a découvert à la Libération, n'est plus à présenter[1]. Avec ses quatre roues motrices si besoin, sa démultiplication, il passe pratiquement partout. Bardé de jerricans supplémentaires, il dispose d'environ 450 litres de carburant, soit une autonomie de l'ordre de 2 300 à 2 500 kilomètres suivant le type de terrain. Il peut ainsi venir de très loin et repartir tout aussi loin.

Stirling lui donne une puissance de feu redoutable. Deux mitrailleuses Vickers[2] jumelées à l'arrière, servies par un mitrailleur ; une autre à l'avant, servie par le passager assis à droite du conducteur. Les problèmes de mobilité, d'armes d'attaque et de défense, les détonateurs plus ou moins défectueux sont ainsi résolus. Les commandos du SAS débouchant en Jeeps

(trois hommes à bord) mitrailleront à bout portant les avions ennemis immobilisés sur les parkings.

Les dégâts provoqués par les impact des Vickers remplaceront ceux des bombes Lewis. Et s'il faut se battre, les hommes auront les moyens de riposter avant de disparaître, emportés par leurs véloces et légers véhicules.

Pour expérimenter à grande échelle sa nouvelle tactique[3], et dans le cadre des directives générales d'Auchinleck, Stirling choisit l'aérodrome de Sidi Haneish, en bordure de mer, à 200 kilomètres à l'ouest d'El-Alamein. La RAF y a localisé une forte concentration d'avions, bien garés de part et d'autre de la piste.

Le désert est un immense no man's land. Seule sa zone côtière est véritablement secteur de combat[4]. Il autorise les déplacements discrets. Après une progression difficile en longeant la bordure septentrionale de la dépression d'El-Qattara, Stirling a installé une base de départ, dite base n° 2, à 75 km au sud-ouest de Sidi Haneish. L'endroit se prête à une telle implantation. Au pied d'une longue falaise, des anfractuosités naturelles fournissent des grottes accessibles. Jeeps et matériel s'y dissimulent aisément. Le personnel peut s'y reposer et préparer le raid que Stirling explique en détail :

« L'attaque contre Sidi Haneish aura lieu à 1 heure du matin dans la nuit du 26 au 27 juillet. Départ le 26 de la base n° 2, dès le coucher du soleil. Navigation nocturne. Déboulé et mitraillage. »

Le major a retenu 18 Jeeps. De quoi assurer un déluge de feu. 60 000 coups à la minute[5] ! Trois équipages, ceux du lieutenant Jordan et des aspirants Martin et Zirnheld, proviennent du French Squadron[6].

La colonne quitte son repaire à l'heure prévue. Rouler apporte un souffle d'air. La fraîcheur crépusculaire n'est que relative. Les pierriers, surchauffés toute la journée, continuent de restituer la chaleur accumulée. Le ciel, sans lune, est en partie voilé par de la brume. Il ne facilite pas la tâche du navigateur, le Rhodésien Mike Sadler. Avec son théodolite, il vise les étoiles pour se situer et mener la formation au but. Tout, dans un premier temps, repose sur lui. Stirling lui fait confiance. Il a déjà eu l'occasion d'apprécier ses talents d'orienteur.

Vers 23 heures, Sadler stoppe pour vérifier son point. Il estime Sidi Haneish 18 kilomètres au nord. Stirling profite de cette pause pour faire contrôler matériel et armement. Avant de repartir, il précise :

« Nous nous arrêterons encore une fois lorsque nous arriverons à proximité de l'objectif, pour nous disposer en formation frontale pour aborder l'aérodrome. Ensuite, sur le terrain, à mon signal, une fusée verte, vite formation d'attaque en U renversé, et à l'attaque ! »

La lune s'est levée. Aux approches de la côte, le terrain est devenu plus plat. Il fut, il y a peu, un champ de bataille. Des carcasses de chars et de véhicules sont éparpillées de-ci de-là. Près d'elles gisent des cadavres abandonnés. Horrible spectacle que la clarté lunaire rend encore plus morbide. Il ne saurait cependant étouffer les énergies.

Sadler a demandé de faire halte une nouvelle fois, pour ajuster son théodolite. Au bout de quelques instants, sûr de son fait, il annonce calmement :

« D'après mes calculs, j'estime l'aérodrome à moins de deux kilomètres, juste droit devant nous. Il serait bon d'assurer la formation frontale dès maintenant... »

Pourtant, tout est calme. Rien ne laisse supposer l'existence toute proche d'un important rassemblement ennemi. Aucun bruit, aucune lumière, aucun signe de vie n'altèrent la tranquillité du désert. Les apparences sont ce qu'elle sont. Stirling a une confiance absolue en son navigateur : *« Well ! We go ! »*

Comme à la parade, les véhicules s'alignent. Les conducteurs roulent doucement pour éviter de faire rugir les moteurs. Chefs de voiture, mitrailleurs essaient de percer l'obscurité pour déceler cet aérodrome annoncé devant eux. Soudain, l'horizon s'illumine à courte distance. Instant d'anxiété. Pourquoi ces projecteurs brutalement allumés ? Les Jeeps seraient-elles repérées ? Un bourdonnement croissant ne tarde pas à fournir l'explication. Un bimoteur est en approche. Le terrain d'aviation s'est éclairé pour lui baliser la piste et l'accès au parking.

Stirling a réalisé. L'arrivée de cet avion est miraculeuse. Les Jeeps sont encore dans la pénombre. Leur objectif est devant elles, brillamment éclairé. Il n'est qu'à foncer pour profiter de cette aide inattendue.

Les SAS sont à moins de 100 mètres de l'extrémité de la piste lorsque le train du bimoteur touche le sol. Les Vickers se déclenchent presque à bout portant. L'appareil s'embrase instantanément. Aussi vite les projecteurs s'éteignent. L'alerte est donnée.

Un trompette sonnerait la charge. Autres temps, autres moyens. Stirling envoie vers le ciel sa fusée verte, le signal convenu. Go !

La piste offre un autodrome magnifique. Les photographies aériennes étaient exactes. A pleine vitesse, les 18 Jeeps prennent la formation en U inversé prescrite avant le départ. En tête, Stirling. Derrière lui, Sadler. Puis une double colonne. Jordan ouvre la file de gauche. Zirnheld et Martin ferment celle de droite.

Les cibles sont là, à portée de main, immobiles et consentantes : Messerschmitt, Stuka, Heinkel, JU 52. Les traceuses partent en gerbes, à l'horizontale, au fur et à mesure que les véhicules enfilent l'axe de la piste. Les mitrailleurs des trois premières voitures tirent légèrement en oblique : leurs camarades, dans les colonnes, ajustent de flanc. Des avions prennent feu aussitôt et explosent. D'autres semblent encaisser sans souffrir. Ce n'est qu'au bout de 30 à 40 secondes qu'ils accusent les rafales meurtrières. Des silhouettes affolées courent en tous sens : des sentinelles surprises à leurs postes de garde par cet enfer inopiné. Certaines s'affaissent, fauchées en pleine course.

A peine perceptible dans le vacarme général, le chuintement d'un obus précède une explosion puis une autre. Un mortier vient d'entrer en action, s'efforçant de viser la piste. Quelques Jeeps sont touchées mais peuvent poursuivre. Celle de Stirling, par contre, est mise hors d'usage. Nul à bord n'est blessé. Ses passagers sautent en voltige dans le véhicule qui suivait. Deux Jeeps ont localisé les départs des coups. Le mortier ennemi est fixe. Une incursion rapide, des rafales de Vickers le réduisent au silence. La fin de piste a été atteinte. Un regroupement s'opère. Le moment n'est pas à un long briefing. Rapidement Stirling interroge : *« Everybody OK ? »*

Oui, miracle, tout est OK.

Demi-tour pour un ultime passage. Les Vickers finissent de vider leurs tambours. Seul regret, le manque de munitions. Certains ont eu la détente trop généreuse au début. Ils le regrettent maintenant.

Paddy Mayne descend un instant. Il a repéré un avion tout neuf curieusement épargné. Fidèle à ses habitudes, il lui dépose une bombe Lewis. Il terminera la campagne avec près de 150 avions détruits personnellement. Aucun chasseur de la RAF n'alignera un tel bilan.

Les hommes ont retrouvé la sérénité du désert, la tension retombe. Derrière eux des incendies, des détonations. L'aérodrome rougeoie de mille feux.

Stirling ordonne une pause pour se compter. Il n'y a plus que 16 Jeeps, contre 18 au départ. La sienne, oui, hors d'usage. Et l'autre ? Un SAS

explique : « Elle a été touchée de plein fouet par un obus. J'ai récupéré le mitrailleur et le conducteur. L'autre mitrailleur était mort. »

Tout est clair. Stirling donne ses instructions pour le retour à la base, dans les grottes de la falaise. « Eclatement par deux ou trois. Vous connaissez le cap à suivre. Les Allemands vont nous chercher. Pas de progression de jour. Roulez de nuit ! A bientôt à la base. »

*

Le commando s'est scindé en plusieurs groupes. Celui du capitaine Mayne comprend les Jeeps de Martin et Zirnheld. A deux reprises, des pneus de Zirnheld crèvent. Martin reste aux côtés de son camarade. Les autres poursuivent. Inutile de s'attarder.

Pour rattraper leur retard, les deux véhicules profitent de la brume matinale puis, le brouillard s'étant levé, s'immobilisent. Ils se logent dans une faille rocheuse, dissimulés sous les filets de camouflage.

Deux Fieseler Storch qui survolent les lieux ne remarquent rien, mais quatre Stuka sont plus perspicaces. Ils repèrent les voitures et aussitôt s'acharnent, multipliant les tirs en rasemottes. Les Français, plaqués au sol, s'abritent de leur mieux derrière des rochers.

A un moment, Zirnheld prévient Martin : « Je suis touché au bras mais ce n'est rien. »

Quelques minute plus tard, alors que les Stuka ont effectué une nouvelle passe, il annonce d'une voix faible qu'il vient d'être atteint au ventre.

Leurs munitions épuisées, les Stuka s'éloignent vers le nord. Martin s'efforce de faire le point. Les Jeeps sont criblées de trous mais les moteurs tournent. Elles peuvent repartir cahincaha. Le grave est l'état de Zimheld. Lucide, conscient de la gravité de sa blessure, il dit à ses compagnons : « Je suis fichu. Laissez-moi sur place et rejoignez les copains ! »

Pas question de l'abandonner. Le blessé est calé du mieux possible à l'arrière d'une Jeep et les Français décident de s'éloigner au plus vite. Au bout d'une dizaine de kilomètres, devant les souffrances de Zirnheld et les avions qui recommencent à tourner, Martin s'arrête au fond d'un oued abrité. Il envisage de partir de l'avant pour aller chercher le docteur, mais la mort fait son œuvre. A 13 heures, celui que Stirling appelait le « Good Free French », et qu'il admirait pour sa culture, sa gaieté et son courage, n'est plus.

A la tombée de la nuit, ses camarades déposent son corps dans un creux de rochers qu'ils recouvrent de pierres. Sur ce modeste mausolée est fichée une croix de bois grossièrement confectionnée. Une main pieuse y a gravé au poinçon : « Aspirant Zirnheld, mort au champ d'honneur, le 27 juillet 1942. » Il avait 29 ans.

La nuit permet de rouler, mais à l'aube du 28 une Jeep rend l'âme définitivement. Les cinq Français plus un caporal britannique recueillis à Sidi Haneish s'entassent dans l'autre. Ils rejoindront la base.

Avant le départ, Martin a rassemblé les papiers personnels de Zirnheld. Sur un petit carnet, à la date du 1er avril 1938, est inscrite une prière :

« Donnez-moi, mon Dieu, ce qui vous reste,
Donnez-moi ce qu'on ne vous demande jamais,
Je ne vous demande pas le repos
Ni la tranquillité,
Ni celle de l'âme, ni celle du corps.
Je ne vous demande pas la richesse
Ni le succès, ni même la santé.
Tout ça, mon Dieu, on vous le demande tellement
Que vous ne devez plus en avoir.
Donnez-moi, mon Dieu, ce qui vous reste,
Donnez-moi ce que l'on vous refuse...
Donnez-moi ce dont les autres ne veulent pas,
Mais donnez-moi aussi le courage
Et la force, et la foi. »

André Zirnheld, parachutiste de la France Libre,
mort au champ d'honneur en 1942.

Cette prière est aujourd'hui celle des parachutistes français[7].

Le bilan précis du commando sur Sidi Haneish est incertain. Le commandement britannique retiendra 25 avions détruits, dont 14 JU 52, et une douzaine d'autres endommagés.

Trois Britanniques et un Français ne sont pas rentrés. Le Français est l'aspirant Zirnheld.

La nouvelle méthode Stirling a payé. Elle resservira. Ainsi, dans la nuit du 29 juillet, deux Jeeps sous le commandement de Paddy Mayne, l'une conduite par le Français Boven, s'en prennent, un peu en francs-tireurs, à un

bivouac de 16 camions italiens douillettement installés dans un fond de talweg. Aller et retour style Sidi Haneish sur 400 mètres, puis troisième passage, par les extérieurs cette fois. Le mitraillage se double d'un lancer de charges explosives. Aucune perte. Combien en face ? Des dizaines de tués et de blessés très probablement, grâce à la surprise sur un campement endormi.

En juin et juillet 1942, les SAS de Stirling auront à leur actif 130 avions détruits et 15 fortement endommagés[8]. Un soutien non négligeable apporté à la VIII^{e} armée en train de se rétablir sur la position d'El-Alamein.

*

Après les campagnes de Libye et de Tunisie, les SAS français partiront pour l'Angleterre où ils seront aux origines de la formation des 2^{e} et 3^{e} RCP de la Libération.

---

1 On sait que, dans sa conception, il s'agissait d'un véhicule tous usages, soit en anglais « general purpose ». De là est venue la terminologie GP, d'où Jeep.

2 Arme ancienne mais robuste, la mitrailleuse Vickers, calibre 7,7 m/m, a une cadence de tir de 450 coups/mn. La version utilisée par le SAS est celle à haute cadence de tir, nommée Vickers Gas Operated, pouvant atteindre 1 200 coups/mn.

3 La première application intervient dans la nuit du 6 au 7 juillet à Gagus. Ayant constaté le mauvais fonctionnement des bombes Lewis, Stirling et Passy Mayne mitraillent le parking. 15 avions sont détruits.

4 Sous réserve de quelques cas précis comme Bir-Hakeim.

5 Chaque Jeep emporte donc plus de 100 kg de munitions.

6 Jeep Jordan : lieutenant Jordan, caporal Le Gall, caporal Boven ; Jeep Martin : aspirant Martin, caporal-chef Lazège, para Leroy ; Jeep Zirnheld : aspirant Zirnheld, caporal-chef Fauguet, caporal-chef Iturria.

7 Avec celle du capitaine Pierre Bourgin du 2^{e} REP, tombé en Algérie le 1er mars 1959.

8 Soit 250 depuis un an, dont 80 à l'actif du French Squadron.

Chapitre XV

MAKIN
16 août 1942

Pearl Harbor a surpris les Etats-Unis en flagrant délit d'impréparation. L'oncle Sam préfère le business au déploiement guerrier. Pourtant la guerre, engagée par l'attaque surprise de l'aviation embarquée de l'amiral Nagumo, ne desservira pas le négoce. Elle fera du pays de George Washington la première puissance économique du monde.

Quoi qu'il en soit du futur, au matin du 8 décembre 1941 les forces militaires américaines ont un lourd retard à combler[1]. Les efforts de son chef, le général Marshall, n'empêchent pas l'armée de terre d'être sous-équipée. Les célèbres marines, créés en 1775, fer de lance pour les interventions outre-mer, n'atteignent pas 20 000 hommes[2]. La Navy, en moins d'une heure, a vu 19 de ses plus gros bâtiments atteints par les bombes des Kate et des Val nippons[3]. L'US Air Force a aussi souffert, surprise au parking à Pearl Harbor, Wake ou Luçon. Une véritable armée est à forger pour effacer l'outrage et relever le défi de Tokyo. Berlin ne tarde pas à emboîter le pas. Le 11 décembre, le III^{e} Reich déclare la guerre aux Etats-Unis.

*

A Washington, les cénacles militaires suivaient avec soin les actions des commandos britanniques. L'idée vient tout naturellement de constituer des unités identiques capables de frapper les Japonais sur leurs arrières. Ceux-ci ont submergé une bonne partie du Pacifique. Ils occupent nombre d'îles et d'atolls. Tout donne à penser qu'ils y sont vulnérables. L'éloignement, les revers subis par l'adversaire ne les incitent certainement pas à se tenir particulièrement sur leurs gardes.

*

Au début de février 1942, deux officiers supérieurs des marines, le lieutenant-colonel Edson et le major Carlson, reçoivent ordre de mettre chacun sur pied un bataillon de raiders. Dans l'esprit du haut commandement américain, raider signifie commando.

Le lieutenant-colonel Merrit Edson, 46 ans[4], dit « Mike le Rouge » à cause de sa chevelure poil de carotte, est un vieux soldat de l'USMC. Dès la Première Guerre mondiale, il y sert avec éclat. Depuis juin 1941, il commandait le 1er bataillon du 5e régiment de marines.

Carlson appartient aux réserves des marines. Entré au corps en 1922, après avoir servi comme officier d'artillerie en France en 1918, il a par la suite connu des périodes de vie civile. Comme Edson, il s'est illustré partout où il a été affecté, notamment lors d'une intervention américaine au Nicaragua dans les années 1920. Edson et Carlson se présentent en chefs et combattants confirmés. Leurs états de service expliquent leur désignation[5].

A vrai dire, la direction des marines n'est pas enthousiaste devant cette idée de raiders. Les marines ne sont-ils pas déjà une troupe hautement spécialisée ? Les opérations amphibies, susceptibles d'être confiées aux raiders, ne font-elles pas partie de leur travail traditionnel ? Pourquoi donc instituer des différenciations au sein du corps ?

L'amiral Nimitz, commandant en chef de la flotte du Pacifique[6], et appelé à ce titre à œuvrer en liaison étroite avec les marines, ne se montre pas plus favorable. Lui non plus n'est pas partisan d'instaurer un Etat dans l'Etat. Cependant, les ordres émanent du Pentagone. Ils sont exécutoires.

Le 5 février 1942, Carlson forme à San Diego, en Californie, un 2e bataillon indépendant, qui deviendra bientôt le 2e bataillon de raiders. Il sélectionne un millier de recrues sur 3000 candidats. Parmi les questions posées aux enrôlés, celle-ci : « Pouvez-vous trancher la gorge d'un Japonais sans broncher ? »

Le ton est donné sur la méthode Carlson. Elle n'a rien de traditionnel. Y compris dans les domaines de la discipline. « Gung Ho », expression chinoise pour « Travaillons ensemble », devient le cri de guerre de l'unité. Des anciens sont sceptiques, mais la majorité des jeunes marines devenus des raiders adhère avec chaleur.

Au mois de mai, le bataillon embarque pour Hawaii. Une nouvelle idée de Washington l'y a précédé : lancer un raid aller et retour par sous-marin contre une position japonaise. Les moyens de transport n'étant pas immédiatement disponibles, Carlson et ses raiders attendent à Pearl Harbor. L'autorité locale en profite pour prélever deux compagnies, afin de renforcer la garnison de marines de Midway. Preuve supplémentaire que la notion de commando ne trouve pas partout agrément.

*

Enfin, l'opération prescrite par Washington se précise. Le 8 août, 222 raiders se serrent de leur mieux dans deux sous-marins. Carlson, une partie de son PC et la compagnie A dans le *Nautilus* ; la compagnie B et le reliquat du PC dans l'*Argonaut*. Destination : l'atoll de Makin, dans l'archipel des Gilbert.

Pourquoi Makin ? Les Gilbert, colonie britannique sous l'équateur, n'ont pas échappé à l'invasion japonaise. Elles ont été occupées le 10 décembre 1941. De petites garnisons y ont été implantées. Leur localisation présente-t-elle un intérêt stratégique particulier ? Oui et non. Oui, de par leur situation un peu à l'ouest de la fameuse ligne de « changement de date ». Des Gilbert, il est possible de se projeter à travers tout le Pacifique-Nord ou Sud jusqu'à l'Australie et aux côtes américaines. Sous réserve de tenir compte des distances. 4 000 kilomètres pour Hawaii, autant pour l'Australie, le double pour la Californie. Ces immensités à franchir depuis les Gilbert limitent sérieusement la valeur stratégique de l'archipel, qui peut cependant tenir un rôle de sentinelle avancée dans le Pacifique.

En décidant d'intervenir sur Makin, le plus septentrional des atolls des Gilbert[7], le haut état-major américain vise beaucoup plus que la simple destruction d'une base nippone. Alors que la bataille s'engage dans les îles Salomon, avec Guadalcanal pour épicentre[8], il veut en détourner l'attention des Japonais et les amener à se disperser. Frapper aux Gilbert peut inciter l'adversaire à mieux se couvrir au nord-est face à Hawaii[9].

L'objectif du 2e bataillon de raiders, réduit à deux compagnies, est donc Makin. Plus précisément, il s'agit de Butaritari, l'île principale de l'atoll, d'environ 10 kilomètres de long sur 800 mètres de large. Le commando doit s'en emparer, détruire les installations japonaises, collecter des

renseignements auprès des indigènes[10]. Bref, faire du volume afin de laisser supposer d'autres intentions.

Pour remplir sa mission, Carlson compte débarquer aux deux extrémités de l'île, sur deux plages côté océan, afin de prendre les défenses japonaises en tenaille. Les renseignements signalent 250 hommes sur Makin et une batterie côtière à l'entrée du lagon. Ce dernier assure un bon mouillage bien protégé. Après s'être emparé de Butaritari, Carlson pense pouvoir enlever les autres îles moins importantes.

Des sous-marins ne peuvent offrir à leurs passagers qu'un confort discutable. Ils ne sont pas prévus pour cent personnes supplémentaires. L'espace est confiné. Une moiteur pénible règne dans tous les compartiments du submersible. Chaque activité de la vie quotidienne pose problème. Et il faut compter huit jours de mer entre Hawaii et Makin, presque toujours en plongée pour ne pas être repérés.

Le 16 août, un peu avant minuit, la tache noirâtre de Butaritari se profile légèrement sur l'horizon. La houle est forte et accuse des creux. Les canots pneumatiques tanguent dangereusement. Il est difficile de prendre des repères précis. Confronté à cette situation, Carlson modifie son programme initial. Tous les débarquements s'effectueront au même endroit sur la plage nord.

Malheureusement un chef de section, le lieutenant Peatross, n'est pas informé du contrordre. Avec 11 de ses hommes de la 1re section de la compagnie B, il se dirige vers la plage sud. Il est condamné à faire cavalier seul. Les 15 autres dinghies s'éloignent à grands coups de pagaies. Après une semaine de claustration, les raiders apprécient de se retrouver maîtres de leurs mouvements. Ils humentà pleins poumons l'air marin. Le fracas des flots sur la grève étouffe leurs bruits et sert de guide vers la côte.

L'obscurité, le grondement des vagues favorisent un débarquement discret. Avec soin, les raiders dissimulent leurs canots et s'engagent vers l'intérieur des terres. Aucune résistance ne se dévoile. Un coup de feu accidentel d'un raider ne provoque pas de manifestations de l'ennemi. Carlson a ordonné à la compagnie A de prendre le contrôle de la route côtière en bordure du lagon, la compagnie B se tenant provisoirement en réserve.

Les Japonais, cependant, finissent par prendre conscience de la présence américaine. A 6 heures, leur chef, le lieutenant Kanemitsu, alerte son QG

par radio. Puis, en camion ou à bicyclette, il s'efforce de pousser sa petite troupe vers la route côtière, axe principal de l'île.

Un premier combat intervient près de l'hôpital. Puis les Japonais s'éclipsent pour établir une ligne d'escarmouches. A 6 h 30, les raiders sont assez sérieusement accrochés sur leur centre et leur droite.

Avec le jour, ils localisent un cargo de 3 500 tonnes et une vedette de reconnaissance ancrés dans le lagon. Carlson avertit le *Nautilus*. Un tir bien réglé, servi par une chance étonnante, envoie en sept minutes les deux bâtiments par le fond.

Ayant bousculé la résistance adverse, Carlson, après cet intermède, reprend son mouvement, bientôt interrompu par le survol de deux avions japonais. Pendant une quinzaine de minutes, les deux appareils tournent au-dessus de l'atoll, lâchent quelques bombes sans causer de pertes, avant de disparaître. Kanemitsu, de son côté, passe à ses chefs un message bien dans le style de l'armée nippone : « Nous nous battrons jusqu'à la mort. »

*

A la pointe méridionale de l'île, le lieutenant Peatross exécute ce qui était initialement fixé. Avec son faible effectif, il se porte vers l'église où il est censé prendre contact avec une section de la compagnie A. Arrivé sans encombre, il apprend par des indigènes que les Japonais se retranchent entre lui et le gros du bataillon. Faisant effort pour rallier Carlson, il réussit à mettre hors de combat une mitrailleuse et ses servants. Mais l'action lui coûte trois tués et plusieurs blessés. Le groupe Peatross est militairement hors course sans avoir pu reprendre contact. Son chef opte pour un repli sur son point de débarquement. Il y forme un petit point d'appui pour protéger ses blessés dans l'attente de renfort. Finalement, ne voyant rien venir, Peatross fera embarquer les rescapés dans les dinghies et regagnera le *Nautilus*.

*

A 13 h 20, alors que les compagnies A et B poursuivent le combat pour déloger défenseurs et snipers disséminés dans le centre de l'île, surgissent 12 avions japonais. Curieusement, plusieurs types d'appareils sont représentés dans cette formation qui durant une heure et quart multiplie les passages et les attaques à la bombe et à la mitrailleuse. Après quoi,

estimant sans doute les abords bien dégagés, deux hydravions amorcent leur descente et se posent dans le lagon. Ils tombent aussitôt sous le feu des raiders bien embusqués. Avant qu'ils ne sombrent, une trentaine de soldats japonais parviennent à s'extraire des carlingues et à gagner la terre ferme.

Ainsi renforcée, la garnison contre-attaque à trois reprises dans le courant de l'après-midi. Chaque fois, elle est repoussée avec des pertes sévères. Les raiders bien entraînés visent juste et déciment des assauts courageux mais désordonnés. Vers 16 h 30, un autre raid aérien oblige les Américains à se terrer pour éviter des impacts meurtriers. Le commandement japonais serait-il décidé à chasser les intrus ? Au minimum, il vise à les contenir. Sa riposte assez décousue prouve cependant qu'il a été pris de court.

Le timing prévoyait un repli au plus tard à 21 heures. Vers 17 heures, estimant sa mission accomplie, Carlson entreprend de décrocher. Il envoie les équipes en charge des dinghies préparer la mise à flot et à 19 heures ordonne une retraite générale. La nuit est tombée. C'est l'heure de la marée haute. Les Japonais ne se manifestent plus. Apparemment, les conditions sont remplies pour un départ discret et rapide.

C'était compter sans l'état de la mer. La houle a encore grossi. Les creux accusent trois à quatre mètres. Les moteurs des dinghies se noient sous les paquets de mer. Pagayer est souvent aussi épuisant que vain. Seuls trois canots avec 45 hommes et ensuite trois autres avec 25 rejoignent le *Nautilus* et l'*Argonaut*. Dans ces transferts, des fusils, des armes automatiques tombent à l'eau et sont perdus.

Sur le rivage, autour de Carlson, demeurent une centaine de raiders qui ont dû renoncer à vaincre la houle. Avec l'armement restant, ils s'organisent sur la défensive.

A minuit, Carlson tient un conseil de guerre avec ses officiers et quelques-uns de ses hommes. Que faire ? Essayer une nouvelle fois de vaincre les flots pour embarquer ? Se cacher à l'extrémité nord de l'atoll ? Se rendre ? Les raiders comptent sur leur chef pour trancher, mais Carlson laisse chacun libre de son choix. Le sergent Herrero avec cinq volontaires fait une autre tentative et réussit à gagner le *Nautilus*. Au jour, le capitaine James Roosevelt, « Jimmy », fils aîné du président des Etats-Unis et adjoint de Carlson, parvient à faire de même avec trois canots et 15 raiders.

La situation s'annonce sans issue. En désespoir de cause, afin d'éviter un massacre qu'il juge inéluctable eu égard à ses maigres forces, Carlson se résigne. Il mande un capitaine et un caporal pour porter une note annonçant

que les Américains lèvent les bras. Les deux émissaires partent. Ils découvrent un indigène qui à son tour leur indique un Japonais qui prend le papier et disparaît. Après une longue attente, ils en arrivent à une conclusion inattendue : Butaritari doit être vide de Japonais. Sinon, ils se manifesteraient.

Carlson informé entreprend avec le détachement encore à ses côtés une exploration systématique de l'île. A l'extrémité sud de celle-ci, là où Peatross avait débarqué, deux Japonais manifestement égarés sont abattus. Au total, les raiders dénombrent 83 cadavres ennemis. La garnison et les renforts survenus par hydravion ont été anéantis dans les combats de la veille.

Le restant de la journée, les hommes de Carlson recueillent divers renseignements, détruisent des stocks d'approvisionnement, incendient 700 tonneaux d'essence d'avion et font sauter la station radio. Ils se rendent compte également qu'aucune batterie côtière n'interdit l'entrée du lagon. La voie est libre. Vers 21 h 30, les deux sous-marins, toujours au large, entrent dans le lagon et embarquent les raiders montés sur un radeau de fortune.

Dans la confusion, neuf hommes sont oubliés à terre. Pendant un mois, ils échapperont à la capture. Les Japonais étant revenus dans l'île le 20 août[11], les pauvres diables seront conduits au QG de la 6e Force à Kwajalein, dans les Marshall. En octobre, l'amiral Koso Abe les fera décapiter (reconnu coupable de crimes de guerre, Koso Abe sera pendu après 1945).

Le 25 août, le *Nautilus* rejoint Pearl Harbor. *L'Argonaut* arrive le lendemain. Le commando est regardé comme un succès. Certaines défaillances sont gommées. L'Amérique a vécu des heures difficiles. Elle a besoin de victoires. Le raid sur Makin retentit comme celui de Doolittle sur Tokyo. Il conforte le moral. Les Américains peuvent frapper tous azimuts. Cette affirmation estompe la déception : les Japonais n'ont pas été détournés des Salomon.

*

Dans l'histoire de la guerre du Pacifique, le coup de main sur Makin offre un cas assez exceptionnel. Il est pratiquement la seule action de commando de ce nom. La reconquête de Corregidor en février 1945 ne peut être

regardée comme telle. Elle est une véritable opération combinée, mettant en œuvre des éléments aéroportés et des troupes débarquées.

En février 1944, les raiders réintègrent les unités traditionnelles de marines. Leur existence n'aura duré que deux ans. Cette issue a plusieurs explications. Le commandement américain dans le Pacifique, y compris celui des marines, ne croyait pas aux unités spécialisées. Il n'a rien fait pour les développer.

Le 1er bataillon de raiders, celui d'Edson, a été lancé dans la fournaise de Guadalcanal, où il s'est couvert de gloire. Les autres bataillons ont été employés de même. Ils ont participé à l'occasion à des opérations de reconnaissance ou de conquête d'objectifs ponctuels, en liaison avec d'autres unités de marines ou de l'armée. Après Makin, le bataillon Carlson, envoyé lui aussi à Guadalcanal, a mené une habile guérilla contre les Japonais en retraite. Il a prouvé que son entraînement et ses méthodes n'étaient pas si mauvais (500 Japonais tués, les raiders perdant 17 hommes). Dans l'ensemble, rien d'assimilable à une mission de commando, impliquant un long travail de renseignement et de préparation. Durant leurs deux années d'existence, les raiders ont fait figure d'infanterie d'élite à l'héroïsme reconnu.

L'évolution de la guerre, à partir de 1943, a contribué à ce qu'il en soit ainsi. Les Américains mettent en œuvre dans le Pacifique des forces navales et aériennes puissantes. Ils n'ont pas besoin de troupes légères et faiblement armées. Peut-être aussi faut-il compter avec leur état d'esprit. Réduire les pertes au maximum. Matraquer à fond l'adversaire avant d'engager des boys. Lancer un petit commando en enfant perdu est toujours prendre un gros risque.

---

1 Les trois armes comptent environ 1 500 000 hommes, chiffre modeste dans le contexte du moment.

2 Ils termineront la guerre à 500 000.

3 Chasseurs et bombardiers embarqués.

4 La lenteur de l'avancement est générale. En 1939, à 49 ans, Eisenhower est lieutenant-colonel. Il sera nommé colonel à titre temporaire en mars 1941 (et général six mois plus tard).

5 Edson recevra la médaille d'honneur du Congrès, la plus haute décoration militaire américaine, pour sa conduite à Guadalcanal. Il finira général.

6 Dans le cadre de l'organisation générale de la lutte, Nimitz, tout en restant commandant de la flotte du Pacifique, recevra le commandement des zones Pacifique-Nord et Centre. De son côté, le général MacArthur recevra le Pacifique-Sud-Ouest : Philippines, Salomon, Nouvelle-Guinée, Bornéo, Indes néerlandaises (sauf Sumatra).

7 Makin se situe par 3 degrés de latitude nord et 173^{o} de longitude est.

8 Les marines ont débarqué à Tulagi et Guadalcanal le 7 août, pour contrer l'offensive japonaise contre les Salomon, grave menace sur l'Australie, la Nouvelle-Calédonie, les Nouvelles-Hébrides.

9 Les Gilbert se situent à environ 2 000 kilomètres au nord-est des Salomon. (On rappelle qu'il y a 4 000 km des Gilbert à Hawaii. La donnée distance ne doit jamais être oubliée dans la guerre du Pacifique...)

10 Les Gilbert sont très peuplées (près de 80 habitants au km^{2}). Population métisse de Papous et de Polynésiens.

11 Les Américains reviendront dans les Gilbert en novembre 1943 pour une reconquête sanglante. Sur Makin, Baturitari est truffée de fortins, de positions enterrées, de fossés antichars. Les 800 Japonais se battront jusqu'à la mort. Beaucoup se suicideront plutôt que de se rendre. Il n'y aura qu'un prisonnier. Les Américains (105^{e} RI) auront 66 tués.

A Tarawa, la lutte sera encore plus dure et laissera le souvenir d'une effroyable boucherie : 4 690 Japonais tués sur 4 836, et un millier de morts à la 2^{e} division de marines.

Chapitre XVI

DIEPPE
19 août 1942

L'opération Jubilee, l'attaque contre Dieppe le 19 août 1942, n'est pas à proprement parler une action de commando. Réponse à un impératif politique qui en impose l'exécution, elle est un coup de sonde de grande ampleur sur le continent. Mettant en œuvre les trois armes, terre, air, mer, elle ressort très exactement des opérations combinées. Toutefois, elle intéresse et met en valeur les commandos appelés à y participer. Ceux-ci démontrent ce que peut réaliser, dans un cadre tactique limité, une unité entraînée, motivée et bien commandée. Dans le désastre global du débarquement allié à Dieppe, les commandos fournissent l'élément victorieux.

*

Saint-Nazaire a coûté cher mais ne peut être regardé comme un échec. Le *Tirpitz* est écarté de l'Atlantique. Par ailleurs le raid, malgré ses lourdes pertes, a prouvé qu'il était possible de forcer les défenses de la forteresse Europe. Ce précédent n'est pas oublié au PC de Mountbatten confronté à deux exigences majeures :

– donner des gages à Staline qui réclame à cor et à cri un second front pour soulager l'Armée rouge ;

– tester les solutions possibles au futur débarquement de grande envergure qui doit avoir lieu quelque part en Europe occidentale.

Pour apaiser Staline les Alliés lanceront Torch, le débarquement en Afrique du Nord du 8 novembre 1942. Cette perspective n'est pas encore acquise au printemps 1942. Elle ne le sera qu'en juillet[1]. Est aussi débattu un projet baptisé Sledgehammer (marteau de forge) dans le Cotentin, qui

rencontre un accueil mitigé. Plus d'un redoute de s'enfermer dans une souricière certainement sanglante. Quant au débarquement principal en Europe, le fameux jour J, il est condamné au long terme. 1943 peut-être, 1944 plus vraisemblablement.

Hésitations légitimes sur la stratégie à adopter, difficultés réelles pour passer aux actes ne comptent pas pour le maître du Kremlin. Ses doléances, ses exigences sont quasi quotidiennes. Faute de mieux, la direction des opérations combinées reçoit mission de « faire un geste ». C'est pourquoi le 4 avril Mountbatten, contraint et forcé, se rallie à l'idée d'un nouveau Saint-Nazaire en plus grand. Il prescrit la préparation d'une attaque contre Dieppe.

Pourquoi Dieppe ? Ce port normand, niché dans une échancrure des falaises du pays de Caux, à l'estuaire de l'Arques, ne présente qu'un intérêt secondaire. Son choix répond à des critères de distance et de défense. Calais, Boulogne, Le Havre sont ou trop bien défendus ou trop éloignés des côtes britanniques. Dieppe, à 110 kilomètres seulement de Newhaven, ne paraît pas, eu égard à son importance, disposer de fortes défenses.

*

Débarquer à Dieppe a été accepté dans son principe. Roosevelt et Churchill ont entériné. Il reste à exécuter. Ce qui implique de définir un plan d'opérations et de préparer des forces.

Tablant sur les défenses de la ville, au su des renseignements obtenus, la direction des opérations combinées envisage de larges débordements de part et d'autre. Le port, pris en tenaille, attaqué de l'intérieur moins protégé, serait alors condamné. Cette solution, peut-être plus longue, a un gros mérite : elle permet d'éviter d'affronter directement le système défensif de Dieppe, orienté, comme il se doit, face à la mer. Une attaque viendra normalement de là.

Le général Montgomery, responsable du South East Command, c'est-à-dire la région Sud-Est de la Grande-Bretagne, a été nommé commandant en chef de l'opération, baptisée Jubilee[2]. D'entrée, il récuse la manœuvre proposée. Il estime qu'elle exigera des délais trop longs, laissant aux Allemands latitude de réagir. Se basant sur ce qu'il appelle la surprise tactique, il impose l'assaut frontal contre la ville.

Personnellement, Montgomery sera chanceux. Auchinleck écope de l'ire de Churchill après la chute de Tobrouk et l'entrée de Rommel en Egypte. Alexander le remplace. Le général Gott est désigné pour prendre le commandement de la VIII^{e} armée, qu'Auchinleck assumait conjointement. Alors qu'il se rendait au Caire pour prendre ses fonctions, son avion est abattu par deux Messerschmitt 109. Londres cherche un remplaçant possible. Montgomery, en Grande-Bretagne, est disponible. Son commandement territorial n'a qu'une portée limitée. Le 15 août, il se retrouve à la tête de la VIII^{e} armée et, fin octobre, l'emportera à El-Alamein, bataille impossible à perdre vu le rapport des forces[3]. La Grande-Bretagne, qui a besoin d'un héros, se souviendra du vainqueur d'El-Alamein. Elle oubliera le nom de l'auteur du plan calamiteux ayant conduit à la tragédie sanglante de Dieppe.

*

Le plan d'attaque est établi. Qui le réalisera sur le terrain ? Quelles seront les troupes affectées à cette bataille pour Dieppe ? Intervient dans ce choix une donnée de politique intérieure au Commonwealth : les Canadiens ont répondu présent en masse pour se porter à l'aide de la Grande-Bretagne. Or, depuis leur arrivée sur le sol britannique, ils patientent l'arme au pied. Leur inactivité irrite le Premier Ministre canadien, Mackenzie King. Politiquement, elle le dessert dans son pays. Il réclame l'engagement de ses soldats. La troupe envoyée contre Dieppe sera donc majoritairement d'origine canadienne, même si elle manque d'expérience. Les impératifs politiciens l'exigent.

*

L'expédition était programmée pour le début du mois de juillet. Les conditions météorologiques en décident autrement. Tout est annulé d'abord, reporté ensuite, repris enfin. Jubilee aura bien lieu, le 19 août 1942. Elle mettra en œuvre 273 bâtiments de tous tonnages, 60 squadrons de chasse, 6 068 officiers et soldats des forces terrestres. De ces derniers, les Canadiens français fournissent l'essentiel et appartiennent à la 2^{e} division canadienne du général Roberts. Il leur incombera de prendre pied à Dieppe dès l'aube puis d'occuper le port et la ville avant un rembarquement dans le

courant de la journée. Ils agiront en attaque frontale, sans bombardement préalable, suivant la conception de Montgomery qui s'en tenait à sa position de « surprise tactique ».

Aucun parachutage n'a été finalement retenu, à cause des incertitudes sur l'état du ciel. Pour y suppléer, il a été décidé d'engager des commandos. Ils auront la mission capitale de neutraliser deux batteries d'artillerie lourde, installées en bordure de côte. La première se situe à Berneval-le-Grand, six kilomètres à l'est de Dieppe, la seconde à Varengeville-sur-Mer, cinq kilomètres à l'ouest. Equipées de quatre ou six pièces de 155 m/m à longue portée, elles sont susceptibles d'effectuer des tirs de barrage redoutables contre l'armada se présentant devant le littoral normand. La sécurité de la flotte et des troupes à débarquer passe par leur neutralisation.

L'importance de la mission justifie le choix des meilleurs et des mieux entraînés : les commandos 3 et 4.

Le commando 3 de Durnford-Slater est l'un des plus anciens commandos britanniques. Il fut à Guernesey, à Lofoten, à Vaagsö, là où il a le plus souffert. Son patron a dû trouver 80 remplaçants aux tués, blessés ou inaptes. Le début de 1942 n'a pas été perdu. Un entraînement intensif a forgé l'outil, soudant vétérans et nouvelles recrues.

L'unité commence à arborer le béret vert. La couleur verte a été choisie en référence à la nature, à la chasse et aux propos de Churchill « des commandos du genre chasseurs ». Cette coiffure inédite ne fait pas l'unanimité dans les états-majors, qui préfèrent le casque. Règlement et sécurité obligent ! Durnford-Slater ne lâche pas. Il prône la légèreté non dépourvue d'une certaine coquetterie, différenciant son corps des autres troupes.

L'attaque de la batterie de Berneval – appelée batterie Goebbels par les Allemands – ne s'annonce pas une promenade de santé pour le commando 3 qui s'en est vu confier la tâche. La position serait gardée par 260 Feldgrau. Les photographies aériennes montrent des emplacements de mitrailleuses et d'épais réseaux de barbelés. Des falaises d'une centaine de mètres de haut s'opposent à l'accès par la mer. Seuls deux petits ravinements semblent offrir des possibilités d'infiltration, mais ils sont très certainement surveillés. Durnford-Slater, après étude des cartes et des clichés, prévoit de fractionner sa troupe en deux éléments. Chacun d'eux s'efforcera d'utiliser un ravinement en vue d'un regroupement pour une ruée contre la batterie.

Le commando n° 4 ne possède pas encore les titres du commando 3. Il n'était pas à Vaagsö, haut lieu des unités de commandos. Son nouveau chef[4], Shimi Lovat, authentique lord écossais et grand gaillard athlétique, a hâte de combler ce retard. Varengeville-sur-Mer, avec les six grosses pièces de la batterie baptisée Hess, doit lui en procurer l'occasion. L'endroit est aussi bien défendu que Berneval et l'accès, avec de hautes falaises, aussi difficile.

Le commando 3 partira presque au complet, à 460. Il s'attend à devoir livrer une bataille rangée dans un terrain dégagé, peu favorable aux progressions discrètes. Le 4 sera un peu moins étoffé, 270 seulement. Son cadre d'action a l'avantage d'être plus couvert, avec une large bande boisée entre les falaises et la batterie. Dans une mission de ce type, inutile de s'alourdir. De faibles charges d'explosifs sont suffisantes pour réduire au silence les pièces d'artillerie. Pour le reste, armement et équipement légers : pistolets mitrailleurs, mortiers de petit calibre, grenades et même quelques fusils Garant, armes d'outre-Atlantique sûres et recherchées.

Cinquante rangers américains du bataillon du major Darby participeront à Jubilee. L'opération, en vraie grandeur, sera pour eux une excellente école. Quatre officiers et quinze rangers partiront avec Durnford-Slater, un officier et six rangers avec Lovat. Les autres marcheront avec des unités canadiennes.

Quinze Français de la 1re compagnie de fusiliers marins commandos, du lieutenant de vaisseau Kieffer, seront également de l'expédition. Théoriquement, ils sont destinés à servir d'interprètes auprès des populations françaises. Au fond d'eux-mêmes, ils aspirent à être d'abord des combattants. Ils le seront. Le second maître Baloche sera le premier commando français à recevoir la Military Medal britannique. Cinq sont affectés provisoirement au commando 3 (César, de Wandelaar, Errard, Ropert et Montailler). Trois au commando 4 (Rabouhans, Taverne et Baloche[5]). Maurice César est un ancien légionnaire. Il a traversé la moitié du globe pour rejoindre les FFL. Après Dieppe, il connaîtra une odyssée exceptionnelle. Fait prisonnier, il s'évadera du train le menant en Allemagne. Six mois après, via Gibraltar, il rejoindra Kieffer. Son camarade Montailler sera moins heureux : il sera abattu, dans des conditions mal connues, par les Allemands.

Plusieurs exercices amphibies finissent d'entraîner les uns et les autres à une longue traversée nocturne en chaloupe, aux mises à terre, aux regroupements. Comme de règle, la destination finale est tenue

rigoureusement secrète. Elle ne sera révélée qu'une fois embarqués, les contacts avec l'extérieur rompus.

*

Le 18 août à 21 heures, l'armada alliée, en plusieurs groupes, commence à larguer ses amarres. La distance à parcourir de Newhaven, Portsmouth, Southampton, jusqu'à Dieppe, est de l'ordre d'une bonne centaine de kilomètres, voire plus. Une nuit de navigation sera nécessaire pour déboucher, un peu avant l'aube, devant le littoral français. Le temps est beau, même chaud, le ciel sans nuages. La mer aussi est calme, remuée par une très faible houle. La côte s'éloigne lentement, spectacle coloré dans le couchant, attirant les regards. En d'autres temps, cette traversée maritime ne serait pas dépourvue d'attraits. A cette heure, les équipages n'ont guère le loisir de la goûter. Ils doivent suivre le chenal balisé pour éviter les champs de mines, faire en sorte d'arriver en temps voulu au point imparti. En cas de mauvaises rencontres, la consigne est de se dérober et de reprendre ensuite le bon cap.

A Berneval-le-Grand

Le commando n° 3 a été réparti dans 23 LCP, capables de transporter chacun une vingtaine de combattants. Durnford-Slater, ainsi que le capitaine Murray, le patron des rangers américains, ont pris place dans la canonnière SGB 5 du capitaine de frégate Wyburd. Deux destroyers, le britannique *Brocklesby* et le polonais *Slazak*, sont chargés de la protection de la flottille qui vogue vers Berneval.

Le passage des champs de mines provoque un éclatement. Huit LCP sont perdus de vue. Plus grave, les deux destroyers ont également disparu. La canonnière reste seule pour couvrir les 15 LCP, qui ne disposent que d'un armement léger.

La malchance poursuit la flottille. Un convoi de cinq navires allemands a choisi cette nuit du 18 au 19 août pour transiter de Boulogne à Dieppe. Les radars de Newhaven l'ont repéré, mais les messages radio pour prévenir n'ont pas été captés. A 3 h 47, la route des LCP croise celle des Allemands qui lancent des obus éclairants et ouvrent le feu. Avec leurs pièces

de 102 m/m, les destroyers viendraient à bout des importuns moins bien armés, mais ils ne sont pas là. La SGB 5 engage résolument le combat, tandis que les LCP se dispersent. La courageuse canonnière est vite désemparée, son équipage hors de combat.

Le tir ennemi cesse aussi brutalement qu'il avait débuté. Manifestement, le convoi songe à s'esquiver et à gagner Dieppe. Le mal est fait. La flottille du commando n° 3 est disloquée. Durnford-Slater, bien qu'indemne, est hors course. Il sera finalement récupéré par une chaloupe, mais le commando n'a plus de chef en titre. La suite de l'action repose sur les adjoints. Quatre LCP, gravement endommagés, font demi-tour. Cinq ont sombré. Six seulement encore en état de marche sont capables de poursuivre. D'un côté, le LCP 15. D'un autre, cinq LCP regroupés autour du ML 346[6], vedette armée d'un canon de 40 m/m.

Envers et contre tout, l'enseigne de vaisseau Buckee à la barre du LCP 15 est bien résolu à conduire là où il doit ses 20 passagers : 3 officiers et 17 commandos. A 4 h 45, soit cinq minutes avant l'heure H, son LCP talonne la grève, à 1500 mètres au nord-ouest du village de Berneval-le-Grand[7]. La batterie Goebbels est à 1200 mètres de là, vers le nord, un peu en retrait des falaises.

Avant de débarquer, le major Young, qui commande le détachement à effectif réduit, se tourne vers Buckee : « Attendez si vous pouvez. Mais décampez si ça devient trop chaud. Nous rejoindrons les Canadiens à Dieppe. »

Buckee a bien entendu, mais il n'est pas marin à abandonner des camarades...

Une faille ouvre une trouée dans le mur des falaises. Elle conduit dans un assez large ensellement dit Val-du-Prêtre, menant sur le plateau[8]. Malheureusement, elle est complètement obturée par des barbelés hauts de deux mètres. Young n'a ni torpilles Bengalore[9] ni cisailles pour forcer une brèche. Une seule solution : grimper. Du geste, Young ordonne d'escalader la paroi gauche de la faille en s'aidant des piquets métalliques fixant les barbelés. Au lever du jour, les vingt commandos surgissent sur les hauts. Un bosquet dans le Val-du-Prêtre facilite le regroupement. La départementale Dieppe-Berneval file à courte distance. Elle est déserte et conduit rapidement au village, où Young s'empresse de faire couper les fils téléphoniques.

Dans la grand-rue, les habitants sont déjà éveillés. Des Français « pleins d'amabilité indiquent l'emplacement exact de la batterie[10] »... Pas très loin après l'église, à la sortie nord du village.

Young envisageait pour intervenir d'attendre l'arrivée des camarades dont il a vu les LCP aborder la grève[11] alors qu'il achevait son escalade. Aux lisières nord de Berneval, il est pris à partie par une MG du périmètre de défense. Sa présence est désormais connue. Le clocher de l'église offrirait un excellent belvédère pour y installer un Bren, mais impossible de trouver une échelle pour y accéder.

Escalade. Approche. Prise de contact. Le temps a filé très vite. Il est maintenant 6 heures et il fait grand jour. La batterie a commencé à ouvrir le feu contre la flotte massée au large de Dieppe. Les canons sont à quelque 200 mètres au-delà d'un champ de blé. Pour Young avec ses 20 hommes, lui compris, il n'est pas question d'enlever une position défendue par 200. Comme armement, il a en tout et pour tout 10 fusils, 1 FM Bren, 6 PM, 3 pistolets et 2 mortiers avec une dizaine d'obus chacun. Il est contraint de biaiser.

Le major fractionne sa troupe en trois éléments, commandés chacun par un officier et donne des ordres précis : tirer de multiples endroits, se déplacer souvent, donner l'impression d'être très nombreux. Les commandos ont parfaitement saisi la manœuvre. Ils effectuent des débordements et entretiennent des feux nourris contre la batterie et ses servants. La tactique réussit. Les Allemands se croient attaqués par une force importante et décident de se défendre avec leurs propres canons. Ils modifient leur axe de tir. Ils pointent leurs tubes non plus vers la mer mais l'intérieur des terres, en direction de cet adversaire qui ne cesse de se manifester et de les ajuster.

Des 155 longs ne ressemblent en rien à des mortiers à tir vertical. Leurs salves portent naturellement trop loin et s'égaillent dans la campagne. Elles bourdonnent au-dessus des têtes du commando Young qui localise exactement aux fumées les points de départ. Le feu des Sten et du Bren n'est que mieux dirigé.

Durant plus d'une heure et demie, Young et sa poignée d'hommes entretiennent ainsi la fiction d'une attaque en règle par un gros effectif. Le commandement allemand n'ose lancer une contre-attaque, persuadé d'avoir devant lui très forte partie. La batterie, dans son autodéfense, oublie ce qui se déroule devant Dieppe.

Les chargeurs se vident. Les coups deviennent plus parcimonieux. Un délai précieux a été gagné. A Dieppe, le raid doit approcher de sa fin. Estimant mission remplie – la batterie de Berneval a été muselée aux heures décisives –, Young juge qu'il est en droit de décrocher. Calmement, il entame son repli. L'Allemand le suit à distance, n'osant se risquer de trop près. Les commandos tirent juste.

Trois fusées blanches ont signalé le retour à Buckee. Le LCP 15 attendait, parfois masqué par des fumées et plus souvent sous le feu adverse. Il accoste au moment où Young dévale dans le ravin et escalade en sens inverse les barbelés. Un mortier, laissé sur la plage à cause de son poids, est servi par un commando blessé par une mine. Il épuisera ses munitions sur la batterie ; ainsi tout aura été fait pour la neutraliser le plus longtemps possible.

Tandis que ses hommes embarquent, Young et son adjoint, le lieutenant Ruxton, les couvrent avec leur Bren et un Garant. C'est à la nage que les deux officiers gagnent le LCP qui commence à battre en arrière. A 8 h 20, le bâtiment disparaît derrière un écran de fumée. Ses 20 passagers, certains blessés, retrouveront bientôt l'Angleterre. Ils y seront les grands vainqueurs du jour avec le commando n° 4.

*

Pour la seconde fraction du commando n° 3, la tentative s'est mal terminée.

En atteignant les hauts de la falaise de Berneval, Young a donc aperçu en contrebas sur la mer les cinq LCP conduits par la ML 346. Se trouvent à bord 96 commandos et 6 rangers américains. Leur chef est le capitaine Wills, Dumford-Slater n'étant plus là.

Wills, depuis Lofoten, a sa notoriété. Entré, son PM à la main, dans un bureau de poste, il a notifié à l'employé allemand de service de faire passer le message ci-après : « Vous avez déclaré dans votre dernier discours que les troupes allemandes rencontreraient les Anglais partout où ceux-ci débarqueraient. STOP. Je suis ici. STOP. Où sont vos troupes ?... Wills, second lieutenant. »

Destinataire : « Adolf Hitler, Chancellerie du Reich. Berlin. » Evidemment, Wills a contrôlé l'envoi. En exprès !

Tel est l'officier qui se retrouve mener la seconde attaque contre Berneval. Eu égard à l'effectif à débarquer, celle-ci devrait être la principale. La flottille se présente à l'endroit prévu, au nord-est de Berneval. Il y a bien là un cheminement qui s'évase en tromblon avant de déboucher sur le plateau. Les LCP ont du retard. Plus d'une demi-heure sur Young. Il est 5 h 30 lorsqu'ils approchent de la grève. Les Allemands sont sur leurs gardes. Ils ont posté du monde sur les rebords de la falaise et deux mitrailleuses sur la plage. Les bateaux n'ont plus que 100 mètres à parcourir quand ils ouvrent le feu. Des LCP sont atteints mais poursuivent avec opiniâtreté pour débarquer leurs commandos. A 5 h 35, les premiers Britanniques touchent terre et foncent vers le pied des falaises.

Le capitaine Wills est fauché presque tout de suite. Le lieutenant Edwin Loustalot, l'un des rangers américains, est mortellement atteint en se précipitant contre l'une des mitrailleuses de la plage qui venait de se démasquer. Le caporal Halls est plus heureux. A la grenade, il élimine la seconde mitrailleuse qui s'affirmait dangereuse.

Les rescapés réussissent à se faufiler dans le ravinement et tentent de monter. Les Allemands tiennent les hauts et dominent le cheminement sur trois côtés. Ils disposent de mitrailleuses, de mortiers et ne cessent de balancer leurs redoutables grenades à manche. La ML 346, qui vient d'incendier un pétrolier de passage, le *Franz*, se risque au plus près. Ses canons de 40 balaient les crêtes pour soutenir le commando bloqué sur les pentes. L'ennemi est trop bien embusqué. Tirant de bas en haut, il n'est pas possible de le déloger. Et comment faire intervenir la RAF ? L'absence de Durnford-Slater et de son équipe radio se fait cruellement sentir.

Vers 7 heures, le repli s'annonce obligatoire, faute de pouvoir progresser vers le plateau. Les LCP intacts s'efforcent de revenir au rivage. Outre le feu violent provenant du sommet des falaises, ils se heurtent à un nouvel obstacle : des rangées de pieux en fer découverts sous l'effet du jusant. Ils doivent rester à distance. Essayer d'embarquer devient suicidaire.

La lutte sur terre s'affirme tout autant sans espoir. Les Allemands ont reçu des renforts et contre-attaquent. Chez les Britanniques, les munitions s'épuisent. Vers 10 heures, les 82 rescapés, pour beaucoup blessés, sont faits prisonniers. Un homme, le caporal-chef Sinclair, parviendra à s'échapper. Il nagera durant cinq heures avant d'être secouru par une chaloupe. Le tiers de l'effectif du commando n^{o} 3 a disparu le 19 août.

L'échec devant Berneval aurait été total s'il n'y avait eu le groupe Young. De cette action du commando, le rapport officiel dira : « Elle ne fut pas couronnée de succès mais il n'est pas douteux que la tactique employée par le commandant Young et ses hommes gêna considérablement le service des pièces pendant une heure et demie, à un moment particulièrement critique du débarquement principal. »

Pour sa part, évoquant la lutte menée par Young, un des patrons de Jubilee écrira : « Ce fut sans doute le plus beau fait d'armes de toute l'entreprise. »

*

LOVAT À VARENGEVILLE-SUR-MER

A Varengeville-sur-Mer, commune étalée d'un millier d'habitants, les six canons de la batterie Hess sont exactement implantés au hameau du Mesnil, bien à l'ouest du centre du village et à environ 1 000 mètres de la mer. La petite route côtière Dieppe-Saint-Valéry-en-Caux passe en bordure, permettant de les ravitailler facilement. Le cadre environnant est assez couvert. Bois, bosquets, haies vives, chemins creux donnent souvent au paysage un petit air de bocage. Les larges espaces dégagés s'étalent plus au sud.

La batterie est bien gardée. Des barbelés la ceinturent. Des canons antichars, des pièces de DCA, des mitrailleuses veillent. Devant ce terrain et ces défenses, Lovat organise son attaque en deux fractions :

– son adjoint, le commandant Mills-Roberts, débarquera plein nord de la batterie, à Vasterival. Avec 70 hommes (dont deux Français libres, le quartier-maître Rabouhans et le matelot Taverne), il ira « faire du volume » devant la batterie avec ses armes portatives et des mortiers légers ;

– lui-même, avec le gros du commando n° 4, 145 hommes, plus les six rangers américains et le second maître FFL Baloche, débarquera à 4 kilomètres à l'ouest, à l'embouchure de la Saane. Il opérera un mouvement tournant et donnera l'assaut à la position en surgissant de l'intérieur des terres.

Mieux favorisé que le commando n° 3, le commando n° 4 a pris place à bord du *Prince Albert*, transporteur belge converti en 1941 en navire de débarquement. Ce bâtiment a l'avantage de procurer à ses hôtes un certain

confort. Le départ, la navigation s'effectuent sans incidents. A 3 heures du matin, à 10 miles au large des côtes françaises, les commandos descendent dans les embarcations d'assaut. Derrière la MGB 30, qui assure le cap, elles forment une colonne double. Heureuse surprise, le phare de la pointe d'Ailly, à peu près à mi-distance entre les deux points de débarquement, est en service[12]. Haut de 25 mètres, planté sur un promontoire de 75, il est le meilleur des repères.

A 4 h 42, la flottille éclate. Les trois LCP de Mills-Roberts s'orientent sur bâbord vers Vasterival. Ceux de Lovat appuient franchement tribord sur la Saane. La RAF est ponctuelle au rendez-vous pour procurer une diversion. Deux Spitfire mitraillent le phare d'Ailly, qui s'éteint aussitôt. D'autres effectuent plusieurs attaques à la bombe et à la mitrailleuse sur la batterie, pour détourner l'attention des guetteurs.

Mills-Roberts prend terre à l'heure et au point fixés, sans avoir été décelé. Ses hommes se regroupent rapidement au pied des falaises, où ils sont à l'abri des vues. Le ravin appelé à servir de voie d'approche est obstrué par des barbelés. Des Bengalores, dont l'explosion passe inaperçue dans le vacarme créé par la chasse, ouvrent des brèches. La voie est libre.

L'arrivée du commando sur le plateau effraie un moment les habitants des premières demeures. L'inquiétude vite calmée, la progression continue par échelons en lançant des reconnaissances. Une patrouille allemande, repérée par son pas lourd, est décimée sans avoir eu le temps de prendre conscience du sort qui lui était réservé. Une zone boisée facilite la discrétion de la marche, guidée par des détonations. La batterie Hess vient d'entrer en action contre les navires signalés devant Dieppe.

Les commandos, maintenant, en sont à quelque deux cents mètres. Ils entendent distinctement les ordres hurlés aux servants des pièces.

Une grange se dresse à proximité. Mills-Roberts se glisse à l'intérieur avec deux hommes. Une fenêtre supérieure donne une vue plongeante sur la position. Les artilleurs allemands ont manifestement été tirés brutalement de leur sommeil. A peine ont-ils endossé un pantalon et une chemise. Tout à leur travail, ils ne se doutent de rien.

A 170 mètres, un tireur d'élite ne saurait manquer sa cible. L'officier de tir, impressionnante silhouette dans le jour levant, est sa première victime. Il y en aura d'autres. Ce coup de feu jette l'alarme. Les Allemands découvrent que l'ennemi est tout proche et pas uniquement sur mer. Une mitrailleuse

lourde réplique. Un canon de 22 l'imite. La fusillade crépite contre les Anglais qui ont su se poster.

Un mortier de deux pouces a été mis en place. Son premier obus tombe court. Les suivants frappent un stock de gargousses de cordite et de projectiles, provoquant une belle explosion.

6 h 07. La batterie Hess arrête de tirer.

*

Durant ce temps, Lovat, débarqué sur la plage de Quiberville à l'embouchure de la Saane, n'a pas musé en chemin. Des tirs de mortiers et de mitrailleuses l'ont cueilli à son arrivée et ont précipité son mouvement. Un blockhaus gênant sur le front de mer a été éliminé par une grenade judicieusement lancée dans l'embrasure.

L'itinéraire de départ emprunte la vallée de la Saane perpendiculaire au rivage. Les hommes se hâtent en file indienne. Au bout d'un kilomètre, ils abandonnent les fonds et poussent à travers champs, profitant de l'obscurité de la fin de la nuit. La moisson a été faite. Les chaumes coupés craquent sous les pas. Après le carrefour du Petit-Hêtre, le bois de Blancmesnil offre un cheminement abrité. L'objectif n'est plus très éloigné. Les rafales de MG contre Mills-Roberts claquent tout près, au-delà de la route Dieppe-Saint-Valéry-en-Caux.

Deux rangers américains se détachent pour la reconnaissance d'une ferme isolée. Un Allemand en sort, tête nue. Que faisait-il là ? Le caporal Koons ajuste tranquillement son Garant. Il sera le premier Américain à avoir abattu un Allemand sur le sol du vieux continent.

Bientôt 6 h 30. Les Spitfire ont effectué leur ultime piqué. Lovat donne de sa trompe de chasse et lève le bras. « Go ! » Poussant un cri de guerre, la vague d'assaut s'élance, baïonnette au canon. Sur la droite, la troop B du capitaine Well. A gauche, la troop F du capitaine Pettiward. Au centre, légèrement décalé, le groupe de commandement.

250 mètres sont à parcourir en terrain découvert. Le capitaine Pettiward, le lieutenant Macdonald tombent. Le capitaine Porteous, la main en sang, remplace Pettiward et entraîne ses hommes. Son attitude tout au long de la journée lui vaudra la Victoria Cross (il sera à nouveau grièvement blessé en arrivant sur la position).

Tuer ou être tué ! Le commando a envahi la batterie. La rage a saisi les combattants. Les fusils, les PM, les baïonnettes ne peuvent s'apitoyer. Quiconque se dessine devant un commando est un homme mort. Le combat ne dure que quelques minutes. La batterie Hess comptait 112 artilleurs. 108 gisent sans vie. Quatre, hagards, sont prisonniers.

Lovat, de sa haute taille, domine le champ de bataille, fier de ses hommes et de sa victoire. D'une voix sèche, il ordonne : « Détruisez les canons ! »

Les charges dans les culasses et les affûts font leur œuvre. Des six canons de la batterie de Varengeville ne subsistent que des tubes morts, affalés sur le sol. Ils ne tonneront plus contre la flotte alliée.

Une escadrille de Messerschmitt 109 passe à basse altitude. Les pilotes en pleine vitesse ne peuvent véritablement reconnaître qui est au-dessous. Pour les égarer, les commandos agitent les bras. Le subterfuge donne le change.

Le vrai danger est ailleurs. Le commando qui a dépensé une grande partie de ses munitions risque d'être contre-attaqué par des unités stationnées dans les villages avoisinants. Puisque l'objectif est atteint, le repli sans attendre est un impératif. Après un hommage. Les corps des tués ont été regroupés. Un drapeau britannique est étalé dessus. Avant de partir, les rescapés présentent les armes à leurs camarades disparus.

Le retour s'effectue « en tiroir » sur l'itinéraire aller de Mills-Roberts qui avait disposé du monde en recueil. Les équipes placées en protection se retirent les dernières.

La marée baisse. Les LCA sont contraints de rester à distance. Un peu partout sur la grève, des pots fumigènes dissimulent les mouvements.

« Les blessés d'abord ! »

Les plus sérieusement atteints sont poussés aux embarcations dans des canots pneumatiques. Section après section, les commandos embarquent, prenant un bon bain jusqu'aux aisselles. Lovat, enfin, monte à bord d'un LCA qui s'éloigne. Il est 8 h 30. Le commando a repris la mer après plus de trois heures sur la terre normande. Lovat peut transmettre au QG des opérations combinées : « Batterie ennemie détruite à 100 %. »

*

Il n'y a pas à revenir longuement sur le déroulement de Jubilee, opération mal montée, engagée avec des troupes courageuses mais inexpérimentées.

Un millier de tués. Deux mille prisonniers. L'application de l'assaut frontal de la ville imposé par Montgomery s'est payé au prix fort.

De cette journée sanglante, émergent les succès des commandos[13]. Lovat détruit la batterie de Varengeville. Young muselle durant deux heures celle de Berneval. Ces succès, l'échec global de l'opération Jubilee conduisent les hauts responsables et les états-majors à des enseignements précieux pour les futurs débarquements en Europe.

Les ports du continent sont trop bien défendus. Il est vain de vouloir s'en emparer directement. Ils doivent être enlevés par des manœuvres d'enveloppement à partir de plages extérieures. Dans l'attente de pouvoir les utiliser, la solution retenue s'appellera les ports artificiels. Ce sera Arromanches.

Lovat et Young ont démontré que les commandos ne sont ni une vue de l'esprit ni un luxe. Ils répondent à une nécessité et ont une pleine justification. Ces combattants d'élite sont à employer pour enlever des objectifs ponctuels susceptibles de remettre en cause le bon développement de la bataille. Ils sont même à développer. Les tâches à l'avenir ne leur manqueront pas. Le commandement en est convaincu. Le nombre de commandos ira croissant chez les Alliés.

Les Varengeville, les Berneval du 19 août 1942 s'appelleront la pointe du Hoc, la batterie de Merville, Pegasus Bridge, le 6 juin 1944, en Normandie ; le cap Nègre, les îles du Levant, de Port-Cros, le 15 août 1944, en Provence... Sans parler auparavant, en 1943, de Cassibile et Primasole en Sicile, ou Termoli en Italie.

*

LES FUSILIERS MARINS COMMANDOS FRANÇAIS

Au mois de mars 1941, l'enseigne de vaisseau Kieffer obtient des commandements britannique et français l'autorisation de rassembler des volontaires pour constituer une unité de commando. Il regroupe alors une vingtaine de volontaires.

En juillet, l'unité, alors à effectif d'une quarantaine, devient la 1re compagnie de fusiliers marins. Le terme commando n'est pas encore avancé. Il implique d'en avoir mérité le brevet.

En septembre 1941, la compagnie effectue un premier stage chez les Royal Marines, stage qui la prépare à celui de la célèbre école des commandos d'Achnacary en Ecosse. Ce stage de dix semaines débute en mars 1942. A la sortie, les hommes sont autorisés à porter le béret vert, avec le badge correspondant.

Durant trois mois, les Français sont affectés au commando n° 2, avant de rejoindre le 21 juillet le commando n° 10 dit interallié, commandé par le colonel anglais Lister. Il comprend des Français, des Belges, des Hollandais, des Norvégiens, des Anglais, des Polonais. Il stationne dans le pays de Galles.

Le 12 novembre 1942, la compagnie, forte à cette date de 90 hommes, prend officiellement le nom de 1re compagnie de fusiliers marins commandos. Kieffer, qui a été promu lieutenant de vaisseau, est secondé par le lieutenant de vaisseau Trepel.

En juin 1943, la compagnie, composée de 200 hommes, devient le 1er bataillon de fusiliers marins commandos. L'unité ne cesse dès lors, avant le 6 juin 1944, d'engager des éléments dans des raids sur le continent (on sait que 15 commandos avaient déjà participé à l'opération Jubilee de Dieppe).

---

1 Voir chapitre XVII, « Le commando du général ».

2 Après avoir été initialement appelée Rutter.

3 De trois contre un en hommes et matériel.

4 En remplacement du colonel Dudley Lister, muté à la tête du commando n° 10 interallié (les fusiliers marins commandos français en font partie).

5 Les sept autres sont affectés au commando de réserve générale, qui n'interviendra que partiellement. Voir plus loin.

6 ML Motor Launch. Bâtiment de 70 tonnes en bois, 35 mètres de long, vitesse de 19 à 21 nœuds.

7 Berneval-le-Grand comptait avant la guerre 500 habitants.

8 Hauteur moyenne 100 mètres. Berneval-le-Grand est à la cote 102.

9 Les torpilles Bengalore sont des tubes cylindriques de quelques centimètres de diamètre, remplis d'explosifs. Elles peuvent s'ajouter bout à bout sur plusieurs longueurs. Elles sont ainsi capables d'ouvrir des brèches dans des réseaux de barbelés, des champs de mines, etc.

10 Rapport officiel d'opérations.

11 Voir plus loin.

12 Les Allemands l'utilisent pour leur cabotage, dont le convoi Boulogne-Dieppe rencontré par le commando n° 3 est un exemple.

13 Un commando des Royal Marines intervient également à Dieppe. Ses 260 hommes, sous le commandement du lieutenant-colonel Philipps, ont embarqué sur le *Duke of Wellington* en tant que réserve flottante. Vers 8 h 30, sur la foi d'un renseignement erroné, leur engagement est décidé. Ils

débarqueront sur la Plage blanche (Dieppe ouest, non loin du Casino), supposée tenue. A 800 mètres du rivage, les 10 LCA les transportant s'élancent en formation, escortés par les chasseurs français CH 10 Bayonne, CH 42 Larmor, CH 43 Lavandou. A 300 mètres de la côte, ils ne sont plus que 7 en course. Le lieutenant-colonel Philipps se rend compte que son unité va droit au massacre sur la Plage blanche, entièrement sous le feu ennemi. Il se dresse courageusement à l'avant de son embarcation et intime de faire demi-tour, avant de s'effondrer, mortellement touché. Cinq LCA perçoivent son ordre et réussissent à s'esquiver dans un rideau de fumée. Les deux autres, non prévenus, poursuivent leur course jusqu'à la plage où leurs équipages et passagers sont décimés.

A Dieppe, le commando des Royal Marines n'a connu, comme tant d'autres unités, que des pertes inutiles.

Chapitre XVII

LE COMMANDO DU GÉNÉRAL

Il est rare qu'un officier général s'implique personnellement dans un coup de commando. Il laisse d'habitude ce soin à ses cadets. Responsabilités et aptitudes physiques l'imposent. Pourtant, dans le cas présent, un général de haut rang dirige lui-même un commando. Il allie la détermination à l'audace, payant amplement de sa personne. L'enjeu le justifiait. La réussite du plus grand débarquement entrepris par les Alliés depuis le début de la guerre était en cause.

*

« Ouvrir un second front »

A l'heure où la Wehrmacht s'enfonce vers Stalingrad, cette exigence de Staline devient un leitmotiv. Le Petit Père des peuples attend de ses alliés occidentaux mieux que l'aide matérielle qu'ils lui apportent. Il veut qu'ils ouvrent un second front à l'Ouest, pour soulager l'Armée rouge malmenée.

Sur le principe, Roosevelt et Churchill ne sont pas contre (ainsi ont-ils déjà accepté l'opération Jubilee). Ils redoutent que les Soviétiques dans les cordes ne finissent par signer une paix séparée. Pour éviter que le précédent de 1917 ne se renouvelle, ils ont bien l'intention de dépasser le stade des bonnes paroles et des simples approvisionnements. Mais outre les difficultés pratiques et les délais pour constituer un corps de débarquement, se pose à eux une question essentielle : où créer un pôle de fixation susceptible de drainer des divisions de l'Est vers l'Ouest : en Norvège ? en France ? en Afrique du Nord ?

A Washington comme à Londres, les avis sont partagés. Churchill, qui est la véritable tête pensante de la coalition anglo-américaine, préfère l'Afrique du Nord française. Un débarquement – opération initialement dénommée

Gymnast – y prendrait Rommel à revers. Il assurerait une base de départ vers la péninsule italienne ou le Midi de la France. Car les deux grands responsables alliés le savent parfaitement : pour abattre le nazisme, ils devront débarquer sur le continent.

Roosevelt se range à l'opinion de Churchill, effaçant les réticences de quelques-uns de ses adjoints militaires qui songent d'abord au Pacifique. OK à un débarquement au Maghreb français ! A deux réserves près :

– tenir de Gaulle à l'écart du projet. L'homme du 18 juin est persona non grata à la Maison Blanche ;

– réaliser une opération spécifiquement américaine. Après Mers el-Kébir, Dakar et la Syrie, « les chassepots français partiraient tout seuls ». Les soldats de Sa Majesté ne doivent pas se manifester ou, à l'extrême rigueur, seulement en second plan.

Le 26 juillet 1942, le général Eisenhower (Ike pour ses amis) est désigné pour diriger l'opération à laquelle Roosevelt fixe une date butoir : 30 octobre 1942. Eisenhower s'entoure aussitôt d'une équipe essentiellement américaine, suivant la volonté présidentielle. Le major général Clark sera son adjoint. Les généraux Patton, Fredendall, Ryder commanderont les forces terrestres. Doolittle, le héros du raid sur Tokyo[1], promu général, coiffera l'aviation. Seule concession aux Britanniques, l'amiral Cunningham, valeur reconnue, prendra en charge les moyens maritimes.

Monter une telle opération n'est pas une mince affaire. Elle suppose de réunir des hommes, des moyens, des bateaux, et de prendre des décisions stratégiques, dont celle de déterminer où débarquer. 2 000 kilomètres de côtes séparent Casablanca de Tunis, les rivages atlantiques du golfe de Gabès. Les Américains regardent la Méditerranée comme une souricière. Ils ne sont pas enclins à s'y aventurer et souhaiteraient, dans un premier temps, se limiter au Maroc... Les Britanniques, en revanche, s'y considèrent un peu comme chez eux. L'Union Jack ne flotte-t-il pas sur Gibraltar, Malte et Alexandrie ? Finalement, un costume mal taillé est accepté : les débarquements interviendront de Casablanca à Alger, l'Est algérien avec Bône et la Tunisie avec Bizerte restant exclus dans l'immédiat.

Quelle sera la réaction allemande ? Elle exigera obligatoirement plusieurs jours. Pour accéder au Maroc, la Wehrmacht aura à traverser l'Espagne. Pour gagner la Tunisie et se porter sur l'Algérie, elle devra organiser sa réplique au départ de l'Italie. Tous ces déplacements imposeront des délais.

Durant la phase proprement dite des débarquements, le principal danger se situe ailleurs : Dakar a démontré que Vichy entendait défendre son patrimoine. L'armée française risque très certainement de recevoir l'ordre de se battre pour repousser un envahisseur, même s'il se présente sous les traits de l'Oncle Sam. Cette armée n'est pas négligeable. Les forces terrestres, même si elles manquent d'armement lourd, comptent plus de 100 000 hommes aguerris et bien encadrés.

L'aviation dispose de chasseurs avec d'excellents pilotes et a l'avantage d'être basée sur place. La marine, rien que devant les côtes marocaines, aligne le cuirassé *Jean-Bart* avec des pièces de 380, un croiseur léger, trois contre-torpilleurs, sept torpilleurs, onze sous-marins. Si les Français se défendent avec vigueur, le succès du débarquement – devenu l'opération Torch – est loin d'être assuré.

Tous les renseignements le confirment : cette armée française d'AFN est dans l'ensemble pétainiste, germanophobe et à des degrés divers hostile à l'Angleterre, résultante de Mers el-Kébir en 1940 et de la Syrie en 1941. Cet état d'esprit s'accompagne d'une contradiction. La fidélité au vieux maréchal qui prône le respect de l'armistice s'oppose à un violent désir de revanche. Weygand, à cet égard, est passé par là. Mais il a quitté Alger. Les Allemands ont exigé son retrait. Le général Noguès à Rabat, l'amiral Esteva à Tunis, résidents dans les deux protectorats du Maroc et de Tunisie, sont des soldats disciplinés. Le gouverneur général Chatel à Alger a été nommé par Vichy. Tout laisse penser que ces têtes d'affiche, à l'instar de Boisson à Dakar, refuseront de se plier aux injonctions d'un envahisseur en lui laissant le champ libre.

Les Américains ont des gens à eux dans la place. Leur consul dans la capitale algéroise, Robert Murphy, en est le chef de file. Le personnage, bien introduit, est actif. Il ne se contente pas d'informer Washington, il œuvre en sous-main. Du temps de Weygand, il avait passé avec le général proconsul les fameux accords « Murphy-Weygand », qui ont permis de ravitailler l'AFN. Weygand révoqué, il a noué des contacts avec des résistants civils et militaires algérois.

Les premiers constituent ce qui sera appelé le groupe des cinq : l'industriel Lemaigre-Dubreuil, le journaliste Rigault, le diplomate en disponibilité Saint-Hardouin, Henri d'Astier, le patron des chantiers de jeunesse, frère de deux autres d'Astier bien connus[2], Van Hecke[3]. Les militaires comprennent des personnalités importantes : le général Mast,

commandant la division d'Alger, le général de Monsabert, commandant la brigade de Blida, le lieutenant-colonel Jousse, major de garnison. Tous ces hommes sont persuadés que l'AFN jouera un rôle majeur dans la poursuite de la guerre et permettra à la France de reprendre le combat à côté des Alliés. Weygand s'étant récusé, ils se sont ralliés au général Giraud, soldat de prestige, auréolé par son évasion d'Allemagne, et ne cachant pas ses sentiments. Devant ce qui apparemment se trame, en l'occurrence un débarquement allié en AFN, ils pressent Murphy de leur organiser une rencontre avec des représentants qualifiés. Ils ne demandent qu'à s'engager, prendre des risques, entraîner leurs amis ou leurs troupes, mais attendent au minimum d'être informés pour mieux se préparer. Où ? quand ? comment ? Interrogations classiques d'un bon militaire devant un cas tactique à résoudre.

Fait assez extraordinaire mais révélateur de l'intérêt porté à la collaboration française, Mast et les cinq reçoivent une réponse positive. Le principe d'entretiens franco-américains a été accepté en haut lieu. Un émissaire de rang élevé, accompagné d'un petit état-major, se rendra secrètement en un point non moins secret de la côte algérienne, pour débattre des plans. Pour cette mission qui n'est pas sans dangers, la petite délégation sera amenée par sous-marin. Elle débarquera de nuit par canoë et passera plusieurs heures sur une terre inconnue où les résistants sont traqués. Le retour s'effectuera dans les mêmes conditions, tout aussi sportives.

Eisenhower, témoignage supplémentaire de l'intérêt porté à la rencontre, désigne comme patron de l'expédition son propre adjoint, le général Clark. 46 ans, 1,95 mètre, faciès juvénile, démarche chaloupée de grand cow-boy dégingandé, Mark Clark est un pur Yankee, au demeurant d'abord sympathique. Se lancer dans l'aventure ne l'effraie pas. D'autant qu'en vrai soldat, il aspire à saupoudrer sa tunique d'un peu de gloire. Pressenti, il a immédiatement répondu présent et constitué une petite équipe pour l'accompagner : le général Lemnitzer comme second, le colonel Hamblen pour la logistique, le capitaine de vaisseau Wright pour les questions maritimes, le colonel Holmes pour les affaires civiles.

*

Un voyage de Murphy à Washington provoque du retard. Le 17 octobre, le diplomate, rentré à Alger, fait savoir que la délégation est attendue dans la nuit du 20 au 21 octobre. Le point de rendez-vous est la ferme de Messelmoun, site discret en bordure de mer, à 20 kilomètres à l'ouest du petit port de Cherchell[4]. Murphy a bousculé les étapes, car il sait que Torch se déclenchera au matin du 8 novembre.

Ces délais très courts imposent un transfert aérien jusqu'à Gibraltar. Clark et ses compagnons emprunteront deux B17 Flying Fortress quadrimoteurs, atteignant 510 kilomètres heure avec une autonomie de 3 220 kilomètres, et bien armés. Par sécurité, Clark et Lemnitzer monteront dans des appareils différents. Le pilote du B17, Red Gremlin, est un certain major Tibbets. Trois ans plus tard, le 6 août 1945, le colonel Tibbets, aux commandes du B 29 Enola Gay, larguera Little John, première bombe atomique de l'histoire, sur Hiroshima.

Le choix de pilotes de classe se justifiait. Outre les aléas du vol, la piste de Gibraltar est courte et même jugée scabreuse pour une forteresse volante. Mais le Red Gremlin de Clark et le Boomerang de Lemnitzer se posent gaillardement au pied du rocher.

La « Linea », la frontière espagnole, n'est qu'à 300 mètres. De l'autre côté des barbelés, les espions allemands pullulent. L'arrivée des B17 n'est pas passée inaperçue. Ayant enlevé casquettes et vestes galonnées, les Américains prennent place dans un car aux rideaux soigneusement tirés. Ils sont désormais les hôtes des Britanniques. Du gouverneur de la forteresse d'abord, d'un bâtiment de la Royal Navy bientôt, le sous-marin P 219, futur *Seraph*[5], commandé par le lieutenant de vaisseau Jewell. Clark avec son grand corps éprouve quelques difficultés à se mouvoir à l'intérieur du submersible. Manifestement, le sous-marin n'est pas conçu pour un gabarit de plus de six pieds.

Sur le P 219, les Américains font connaissance avec leurs anges gardiens. Trois solides gaillards, les capitaines Courtney[6] et Livingstone, le lieutenant Foot. Ces officiers de commandos du Special Boat Service sont des spécialistes des mises à terre avec de frêles esquifs. Ils mèneront l'équipe Clark au rivage depuis le sous-marin et lui serviront, cela va de soi, de gardes du corps. Devant la qualité des personnalités qui leur sont confiées, ils parleront d'une « opération aristocratique ». Ils n'hésiteront pas toutefois, durant le voyage, à procéder à un exercice afin d'initier leurs

passagers à l'utilisation des canoës. Lemnitzer en reviendra douché des pieds à la tête.

Le P 219 a quitté Gibraltar le mardi 19 octobre à 20 heures. Les délais lui imposent de naviguer en surface. Il peut ainsi filer à vitesse maximum de 13 nœuds, servi par une mer calme.

Le jeudi, à 4 heures du matin, Jewell met en panne à moins de dix kilomètres des rivages algériens. Non loin, vers l'est, des lumières localisent Cherchell, l'ancienne Cesarea romaine. Messelmoun, cadre de la rencontre, est face au cap 213, soit légèrement au sud-ouest. Le propriétaire des lieux est un ami des cinq. Le gérant du domaine, Jacques Tessier, fait également partie du complot.

Du pont du sous-marin, la demeure aux murs blancs se devine au milieu d'un bosquet de feuillus. Une lampe brille en direction de la mer. Le signal convenu est en place. Mais la nuit est trop avancée. Une clarté monte dans les lointains, au levant. Le débarquement est reporté.

Toute la journée, le P 219 demeure en plongée au large. Vers 21 heures, il refait surface et se rapproche lentement de la masse brunâtre de la terre. Les conditions sont excellentes. Très faible brise. Mer calme. Lune éclairant la surface des flots.

Le submersible est à deux miles de la grève. Le signal tarde à se manifester. Ce n'est qu'à minuit qu'il apparaît à une fenêtre de l'étage. Le moment attendu est venu.

Les petits bateaux, en toile et démontables, sont hissés sur le pont. Le colonel Holmes et le capitaine Livingstone embarquent les premiers pour partir en éclaireurs. Foot et Lemnitzer suivent. Arrive le tour de Clark et Courtney. Une fausse manœuvre plaque contre la coque du sous-marin le canoë qui chavire et est endommagé. Clark et Wright prennent place dans la dernière embarcation, laissant Courtney réparer les dégâts.

A petits coups de pagaie, pour ne pas trop épuiser la délégation, la formation pique vers la côte de plus en plus visible. A plusieurs reprises, Livingstone s'arrête pour scruter le paysage aux jumelles. Tout paraît désert et silencieux. Seule la lampe repère continue de briller, indiquant la direction et révélant une présence humaine.

L'accostage s'effectue sans difficultés. Sitôt sur le sable de la plage, Livingstone et Holmes s'apprêtent à porter leur canoë vers des touffes de buissons pour le camoufler, quand un homme sort de l'ombre. Holmes reconnaît tout de suite une vieille connaissance. D'autres personnes se

manifestent à leur tour avec de grandes démonstrations d'amitié. On les sent soulagés.

De sa torche, Livingstone émet en morse une série de lettres KS pour indiquer que la voie et libre. Clark et les autres sont vite là. Courtney et Hamblen arrivent également, ayant réussi à rafistoler leur bateau.

Au sommet de l'escarpement dominant la grève, Murphy avec ses correspondants français attendait ses compatriotes. Il les accueille d'un mot : « Bienvenue en Afrique du Nord ! »

Clark avait préparé un bref discours en français. La grimpée, après la course à la pagaie, a été rude. Il se contente de dire : « Je suis sacrément content que nous soyons là. »

La maison de Messelmoun est une grande bâtisse aux toits rouges de style mauresque, avec une large cour. La route nationale Alger-Tenes, à la sortie d'un virage, passe à 30 mètres de l'entrée. A cette heure, aucune circulation. Tessier a congédié son personnel indigène. S'il est tranquille de ce côté, il dissimule mal son inquiétude devant cette irruption d'étrangers en armes.

Mast et ses officiers ne seront là que vers 6 heures du matin, venant d'Alger en voiture. Clark en profite pour somnoler quelque peu. La nuit qui s'achève a été agitée.

Mast est à l'heure. Il a dû biaiser. Le commandant de la division d'Alger n'est pas absolument maître de son emploi du temps. Il devra repartir vers midi. Le lieutenant-colonel Jousse de l'armée de terre, le capitaine de frégate Barjot pour la marine, le commandant Dartois pour l'aviation l'accompagnent. Clark, Murphy et Mast s'enferment aussitôt pour une conférence à trois. Leurs collaborateurs échangent des renseignements techniques sur les aides à escompter et les obstacles à éviter. Mast s'annonce le représentant du général Giraud que les deux parties semblent reconnaître comme le chef capable d'entraîner l'armée d'Afrique dans la reprise du combat. La présence de Clark a pour lui valeur d'espérance. Qu'un responsable de son rang se soit ainsi hasardé prouve que des événements importants se préparent et que la collaboration effective des patriotes français est regardée comme un atout capital.

16 h 30. Mast a repris depuis midi la route d'Alger. Alerte ! Deux officiers des douaïrs[7] gardes-côtes de Cherchell, surveillaient les approches de Messelmoun. L'un d'eux, l'aspirant Michel, est tombé sur le commissaires de police de Cherchell. Celui-ci a eu un renseignement par un

indigène. Des Américains seraient à Messelmoun. Le commissaire flaire une affaire de contrebande. Il compte s'y rendre pour vérification. Michel, sitôt informé, a prévenu par téléphone.

A Messelmoun, c'est immédiatement le branle-bas. Les officiers français se mettent en civil et disparaissent. Les Américains sont camouflés précipitamment dans une cave à vin. Seuls Murphy, son adjoint Knight, Tessier et un ami demeurent sur place pour recevoir d'éventuels visiteurs. Les deux diplomates se préparent à jouer les noceurs en partie fine. Ils débouchent des bouteilles et donnent l'impression d'être d'excellente humeur.

A l'arrivée de ces messieurs de la police, tous jouent parfaitement leur rôle. Des dames dormiraient à l'étage. Il ne faut pas les déranger.

Dans la cave plongée dans l'obscurité, les minutes sont longues. Que se passe-t-il là-haut ? On entend des bruits de pas, des conversations. Les trois officiers de commandos, armés jusqu'aux dents, sont prêts à batailler. Clark n'est pas en reste. Il lui a été remis une carabine qu'il connaît mal. Ses compagnons craignent que par mégarde il ne fasse partir un coup de feu.

Courtney, qui a eu un bain forcé la nuit précédente, a une crise de toux et manque de s'étouffer. Clark pour le calmer lui passe un chewing-gum qu'il a déjà consciencieusement mâché. Le « tousseur » avouera par la suite qu'il avait trouvé ce bonbon bien fade.

Enfin Murphy se manifeste. « Ils sont partis ! Mais ils reviendront. Mieux vaut évacuer la maison. »

Tout le groupe part se dissimuler sous les couverts en bordure de la mer. Le capitaine Livingstone a la liaison radio avec le sous-marin. Il signale les ennuis et demande de patienter.

La nuit tombe. La mer n'a cessé de forcer tout au long de la journée, sous un vent du nord. Un moulin à vent, sur une butte voisine, gronde de plus en plus fort. Les vagues sont peu engageantes. Le moment est venu de partir pour profiter de l'obscurité. Tessier a hâte de voir s'éloigner ses hôtes. On le comprend, connaissant la police soupçonneuse.

Envers et contre tout, Clark décide de tenter une première expérience et d'affronter la houle avec Courtney. S'attendant à être douché, il se met en chemise et caleçon et place son trésor de guerre – 2 000 dollars – dans les poches de son pantalon. La lame a raison de sa ténacité. Le canoë se retourne. Le général et le capitaine se retrouvent dans l'eau et regagnent la berge vaille que vaille. Pantalon et dollars coulent[8].

Que faire, si ce n'est attendre que les flots se calment. Les Américains et leurs gardiens continuent de se dissimuler dans les fourrés avec leurs bateaux. Un Français part pour Cherchell, dans l'espoir de louer les services d'un patron pêcheur capable de les mener au sous-marin. Malgré les espèces sonnantes et trébuchantes proposées, personne n'ose prendre le risque d'une telle sortie en mer. Le contact radio est toujours assuré avec le P 219. Jewell se refuse à abandonner ses passagers. Son sous-marin reste en stationnaire à 1 000 mètres du rivage. Impossible de se rapprocher plus.

Minuit. Clark est trempé et affamé. Pieds nus, il pousse jusqu'à la maison où Tessier vit sur des charbons ardents. Au moment où il s'apprête à repartir avec du pain, une bouteille de vin, un pantalon et deux chandails secs, la police se manifeste à nouveau. Il n'a que le temps de s'éclipser.

Par chance, les policiers ne s'attardent pas. Les heures s'égrènent. Wright, le marin, cherche une crique plus abritée où pouvoir embarquer.

3 h 30. Clark refuse de demeurer inactif et se prépare pour une nouvelle tentative, lorsque Courtney a une idée, vestige d'un séjour outre-mer.

Il se souvient que les indigènes de la Côte-de-l'Or (actuel Ghana) poussent leurs pirogues le plus loin possible et n'embarquent qu'une fois les rouleaux franchis. Pourquoi ne pas les imiter ? Murphy, Knight, Tessier se déshabillent et portent le premier canoë à bout de bras vers le large. L'agrippant solidement, ils permettent à Clark et Wright de se hisser à bord et de piquer vers le sous-marin à grands coups de pagaie.

L'expérience a été concluante. Il ne reste qu'à imiter Clark et son compagnon. Foot et Hamblen d'abord. Puis Lemnitzer et Courtney. Enfin Holmes et Livingstone. Tous au départ chavirent mais se remettent à flot avec l'aide de l'équipe Murphy. Contrepartie : vêtements et documents prennent un bain.

Le P 219 paraît bien lointain et la distance pour l'atteindre interminable. L'appontage s'avère délicat. Une grosse lame plaque l'esquif de Holmes et Livingstone contre la coque. Les deux hommes parviennent à agripper le bastingage mais leur canoë s'est rempli d'eau. Insubmersible, il part à la dérive, emportant des courriers compromettants. S'il est drossé au rivage, qui le découvrira ?

Clark voudrait le rechercher mais l'aube qui se lève interdit de s'attarder. Des lueurs de phares se dirigent vers Messelmoun. La police sans doute. Jewell a raison de presser la plongée.

Après un tel périple, les cinq Américains et les trois Britanniques sont trempés jusqu'aux os et épuisés. Clark s'estime en droit de signer un ordre de double ration de rhum pour tous.

*

Au jour, le sous-marin fait surface. Un message est envoyé à Gibraltar pour demander de signaler à Murphy de rechercher sur la grève le canoë disparu[9].

Le lendemain 24 octobre, le sous-marin fait à nouveau surface. Un Catalina se pose à ses côtés pour enlever l'équipe Clark. Une dernière occasion d'un déplacement en canoë. A Gibraltar, les B 17 reconduiront en fin de soirée ce beau monde en Angleterre.

*

Aucun coup de feu n'a été tiré. Tous les participants reviennent sains et saufs. L'opération Messelmoun relève plus de la prouesse sportive que du fait guerrier. Pourtant, elle pèse lourd dans le bon déroulement de Torch. Même si les Américains, lors de la rencontre, n'ont pas joué totalement franc jeu avec les Français – date du débarquement, rôle exact de Giraud –, ils rentrent avec une moisson de renseignements militaires précieux. Le débarquement dans l'Algérois le 8 novembre 1942 se déroulera dans des conditions où le pire sera évité[10]. Il en sera tout autrement en Oranie et au Maroc[11], où il n'y avait pas eu de « commando du général ».

---

1 Voir plus haut.

2 François, général d'aviation, est chez de Gaulle ; Emmanuel, en France, est l'un des fondateurs du mouvement de résistance Libération.

3 Van Hecke est en fait lieutenant-colonel en congé d'armistice. Il reprendra du service et commandera le 7e RCA en Italie.

4 Cherchell est à 90 kilomètres à l'ouest d'Alger.

5 Ce *Seraph* se fera une spécialité de ce type d'opérations. Le 5 novembre 1942, il ira chercher le général Giraud sur le littoral de Provence, pour le conduire à Gibraltar.

6 Roger Courtney est l'un des fondateurs du SBS, le Special Boat Service. Avec quelques camarades, il avait organisé une section rattachée au commando n° 8, équipée de canots pneumatiques motorisés. En janvier 1941, cette section est partie au Moyen-Orient avec le commando n° 8. Devenue SBS, elle devait participer à une série de raids et de reconnaissances,

travaillant en 1942 en liaison avec le SAS de Stirling (Courtney avait été rappelé en Grande-Bretagne en décembre 1941).

7 Supplétifs enrôlés sous couverture d'activités policières.

8 Ils seront retrouvés après le débarquement du 8 novembre.

9 Il ne sera jamais retrouvé.

10 Etant rappelé que la bonne fin de la journée du 8 novembre 1942 sur Alger proviendra pour beaucoup du sang-froid et de l'intelligence patriotique du général Juin. 22 morts français à Alger, 247 à Oran, 952 au Maroc.

11 Les Anglo-Américains ont très peu de pertes à Alger mais 870 tués et disparus à Oran, 1 500 au Maroc.

Chapitre XVIII

COMMANDO DANS LA GIRONDE OPÉRATION CONTRE SINGAPOUR

Décembre 1942. La Seconde Guerre mondiale prend son grand tournant. Les Anglais sont sortis victorieux de la mêlée d'El-Alamein. Les Alliés ont débarqué en Afrique du Nord. La VII^{e} armée allemande est encerclée à Stalingrad. Les Américains l'emportent à Guadalcanal dans leur bras de fer avec les Japonais. Comme le dit Churchill, « si ce n'est pas le commencement de la fin, c'est peut-être la fin du commencement ».

L'optimisme est à tempérer. Le III^{e} Reich n'est pas mort. Il dispose de réserves et marque encore des points. Ainsi le blocus maritime que ses adversaires s'efforcent de lui imposer n'est pas étanche. Des cargos rapides passent. Ils échappent aux sous-marins et gagnent la Gironde. Ils déversent sur les quais de Bordeaux des produits stratégiques : caoutchouc, tungstène, huiles, etc.

Mettre un terme à cette « contrebande » est difficile. La RAF est basée trop loin pour effectuer une surveillance maritime et interdire l'accès à la Gironde. Un bombardement du port serait très coûteux en vies humaines. Serait-il même efficace ? Une intervention terrestre est hors de question. Elle impliquerait trop de moyens et de risques. Ne demeure que la perspective d'un commando frappant par surprise.

Les Britanniques connaissent bien Bordeaux. Une princesse d'Aquitaine en rupture de ban avec son royal époux français[1] leur avait jadis apporté la ville et sa province. Un commerce fructueux s'était instauré entre les docks des bords de la Garonne et de la Tamise. Au-delà du Channel, on apprécie le « claret ».

Ces échanges séculaires ont conduit les Britanniques à fréquenter le site. Ils leur permettent aujourd'hui d'en mesurer les difficultés d'accès. Le port de Bordeaux se situe à 100 kilomètres de l'océan. L'estuaire de la Gironde,

le cours de la Garonne après le Bec d'Ambès qui y conduisent sont étroitement surveillés et défendus. A l'instar de l'embouchure de la Loire devant Saint-Nazaire, des batteries côtières, des postes de mitrailleuses avec projecteurs sont échelonnés sur les deux rives. Des filets antitorpilles protègent les points sensibles. Dans l'Atlantique, des chalutiers armés patrouillent de Royan au nord à Soulac au sud. Sans arrêt, des destroyers ou des sous-marins remontent la Gironde. L'observation aérienne de jour est quasi permanente.

Confronté à ces dangers, Mountbatten se résout difficilement à donner son accord à une opération type commando. Il en mesure les très hauts risques. Il finit toutefois par acquiescer, bien que sans illusions sur les pertes à redouter.

La formule adoptée pour attaquer les bâtiments à quai à Bordeaux sera bien celle d'un commando. Surprise et légèreté en sont les maîtres mots. Des kayaks amenés par sous-marin à l'embouchure de la Gironde gagneront Bordeaux de nuit. Une fois sur les lieux, leurs équipages placeront des charges à retardement. Après quoi les hommes, une petite dizaine, éclateront et s'efforceront de rentrer par l'Espagne.

Les kayaks à utiliser pour l'opération Frankton seront ceux baptisés « cockles ». Longs de 4,8 m, larges de 38 cm, ils émergent à peine de l'eau. Construits en toile légère, leur fond est renforcé afin de pouvoir être halé sur une grève sans risque de déchirure. Deux hommes y embarquent, entourés de cinq compartiments renfermant vivres, armement, équipement de navigation, filets de camouflage, et surtout mines limpets, charges explosives d'environ cinq kilos. Elles se plaquent sur la coque des objectifs grâce à de puissants aimants.

Les équipages appartiennent au RMBPD (Royal Marine Boom Patrol Detachement[2]). Cette unité est récente. Elle a été créée le 6 juin 1942. Son chef, le major Hasler, 28 ans, l'a formée pour attaquer des navires ennemis dans les ports.

Le 21 septembre 1942, Hasler a été convoqué au PC des opérations combinées. Fidèle à ses idées, il a proposé le plan qui a reçu l'aval de Mountbatten. Il n'a réclamé qu'une chose : prendre personnellement le commandement des douze audacieux qui s'en iront à Bordeaux.

*

Le 7 décembre, vers 19 h 30, le sous-marin *Tuna*[3] fait surface dans le golfe de Gascogne, à 15 kilomètres au sud-ouest de la pointe de Grave, qui marque l'entrée de l'estuaire de la Gironde. L'opération Frankton commence. La nuit est claire et glacée. La côte française se devine à l'est. Un chalutier allemand a été aperçu à environ 2 000 mètres, mais le commandant du *Tuna* ne s'inquiète pas. Son bâtiment émerge trop peu pour être repéré à cette distance.

Il était prévu de mettre six cockles à la mer. Lors du déchargement, la coque de l'un d'eux se déchire sur plus d'un mètre. Sa réparation n'est pas possible. Son équipage désespéré retournera en Grande-Bretagne avec le *Tuna*.

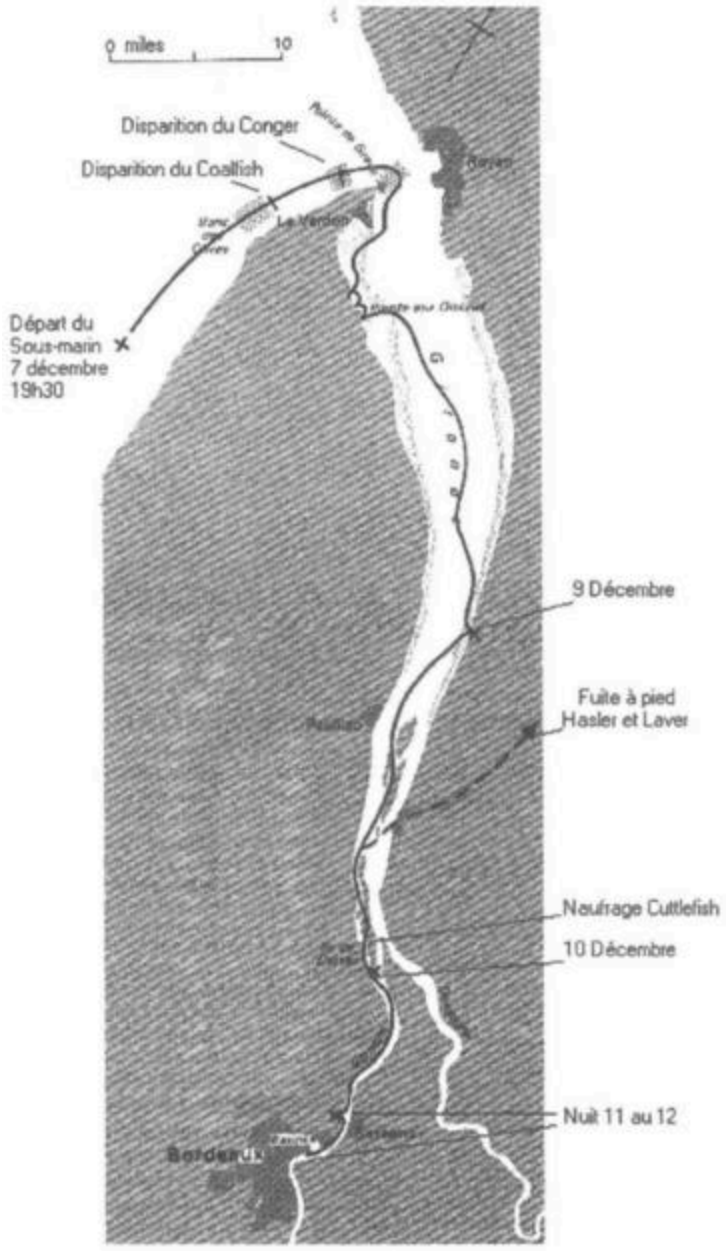
Ils sont bien frêles, ces cinq petits kayaks qui tanguent sur l'océan. Malgré la vigueur des coups de pagaie, ils ne progressent que très lentement. Tous, appelés à se déplacer dans un univers aquatique, ont adopté un indicatif en rapport :

– *Catfish* (poisson-chat) – Equipage : major Hasler, matelot Sparks ;

– *Coalfish* (colin) – Equipage : sergent Wallace, matelot Ewart ;

– *Crayfish* (écrevisse) – Equipage : caporal Laver, matelot Mills ;

Commandos contre Bordeaux



– *Cuttlefish* (seiche) – Equipage : lieutenant Mackinnon, matelot Convey ;

– *Conger* (congre) – Equipage : caporal Sheard, matelot Moffat.

Longeant le rivage à distance vers le nord-est afin d'aller doubler la pointe de Grave, les kayaks abordent un passage dangereux. Un banc de sable dit banc des Olives provoque des remous. Le franchir impose de souquer ferme.

Parvenu dans des eaux plus tranquilles, Hasler découvre qu'il lui manque un équipage : Wallace et Ewart ont disparu. On apprendra après la guerre que les deux hommes ont été drossés au rivage. Faits prisonniers, torturés, ils ont été exécutés par les Allemands dans la nuit du 10 au 12 décembre 1942.

Avec la disparition supplémentaire du *Coalfish*, Hasler a déjà perdu le tiers de l'effectif initialement prévu. L'océan ne porte plus que quatre kayaks. Heureusement, la marée les pousse vers la terre et la pointe de Grave. Mais surgit un nouvel écueil : le mascaret Gironde-océan brasse des vagues de cinq pieds. Le *Conger* chavire. Sheard et Moffat sont précipités à l'eau. La mer est trop rude pour qu'ils puissent retourner leur embarcation. Faute de mieux, ils s'agrippent aux kayaks de leurs camarades. L'expédition est maintenant réduite de moitié.

Depuis la pointe de Grave, des projecteurs balayent l'entrée de l'estuaire. Les kayaks bas sur l'eau échappent aux observateurs mais, passé la pointe, Hasler doit se résigner à une mesure qui lui coûte. Sheard et Moffat alourdissent les embarcations et ne seront d'aucune aide. Ils sont abandonnés avec une gourde de rhum et consigne de gagner la berge à la nage. Une berge qu'ils n'atteindront jamais. Des sentinelles allemandes, au jour, découvriront leurs cadavres portés par la marée.

Les difficultés se succèdent. Plusieurs destroyers allemands sont à l'ancre devant le Verdon. A tour de rôle, Hasler en tête, les trois cockles rescapés se faufilent entre eux et le rivage. Par moments, ils frôlent les bâtiments, servis par l'obscurité et leurs faibles dimensions. A la sortie de ce goulet, ils ne sont que deux à se retrouver. Le *Cuttlefish* de Mackinnon, l'adjoint de Hasler, a perdu le contact. Le cri de la mouette, signal de reconnaissance convenu, ne rencontre aucun écho.

Le jour approche. Il est grand temps de s'abriter dans une cache. La côte, basse, boueuse, plantée de roseaux, s'y prête mal. Après une heure de recherches, la pointe des Oiseaux, promontoire sablonneux, offre un havre précaire. Les canots sont dissimulés sous des filets de camouflage au milieu des buissons. 42 kilomètres ont été parcourus depuis le départ du *Tuna*.

Les hommes ne sont plus que quatre. Transis, mouillés, épuisés, ils aspirent à un peu de repos. Chacun, successivement, assure la garde pendant que ses camarades se restaurent, nettoient les armes, s'efforcent de dormir un peu. Une route proche interdit d'allumer du feu qui serait le bienvenu.

La cachette n'est que relative. En milieu de matinée, des pêcheurs français et leurs épouses viennent lancer leurs lignes à proximité et découvrent le petit groupe. Hasler en obtient un pain et l'assurance de ne rien révéler. Ces braves gens s'interrogent : Anglais ou Allemands ? Qui sont ces étranges individus ? Par prudence, ils se tairont.

8 décembre. 23 h 30. Avec la marée montante, les kayaks sont remis à l'eau. La navigation nocturne se déroule sans trop d'incidents, hormis le passage d'un petit convoi de navires marchands.

A l'aube du 9, Hasler accoste sur la rive droite, un peu en aval de Pauillac. Une tranchée naturelle, perpendiculaire au rivage, offre une niche plus ou moins abritée par la végétation. L'endroit permet de faire chauffer un peu de thé et de dormir plus longtemps. Un troupeau broute à distance mais aucun berger ne se manifeste.

Au crépuscule, alors qu'ils portent leurs kayaks vers le fleuve, un paysan surprend les quatre Anglais. Devinant leur nationalité, il veut absolument leur offrir un verre. L'heure n'est pas aux libations mais l'homme se montre accueillant : « Alors, la prochaine fois quand vous passez, n'oubliez pas de venir. Bonne chance ! Je ne dirai rien. Vous pouvez être sûrs. »

Dans la partie supérieure de son cours, la Gironde s'encombre d'îles et d'îlots. La navigation est à la merci d'une patrouille maritime débouchant par surprise. Autre inquiétude, les bancs de vase à marée basse. Ils s'éloignent des berges et s'imposent de perdre des heures à attendre le flux montant.

La troisième journée – 10 décembre – voit les deux kayaks en bivouac inconfortable et dangereux à la pointe méridionale de l'île de Cazeau. Une batterie de DCA est installée à proximité. Hasler et ses trois compagnons ne peuvent se douter qu'à cette heure le *Cuttlefish* n'est pas loin d'eux. Mackinnon et Convey ont effectué sensiblement le même parcours. Ils se terrent pour la journée sur une autre berge de l'île de Cazeau. La chance les abandonnera bientôt. Quelques heures plus tard, à hauteur du Bec d'Ambès, leur *Cuttlefish* heurtera une souche immergée. Leur kayak naufragé, ils regagneront l'île de Cazeau à la nage. Capturés par les Allemands, ils seront eux aussi exécutés.

Au soir du 10, les conditions climatiques sont devenues presque idéales : faible visibilité, pluie intermittente étouffant le floc des pagaies. Le *Catfish* et le *Crayfish* s'enfoncent dans la Garonne. Vers 22 heures, ils défilent devant Bassens, en aval de Bordeaux. Ils repèrent des objectifs et sont assez

heureux pour trouver une cachette afin de finir la nuit et de passer la journée du 11. Dans cette retraite, Hasler fixe les derniers détails de l'attaque, arrêtée à 21 h 30. Avec Sparks, il se charge de Bordeaux, cinq kilomètres en amont. Laver et Mills s'occuperont de Bassens. Chaque cockle dispose de huit limpets. De quoi faire de sérieux dégâts aux navires amarrés aux quais. Mission accomplie, chaque équipe se laissera emporter par le courant descendant et prendra terre au nord de Blaye. Puis à la grâce de Dieu pour gagner l'Espagne !

Contrairement à la veille, la nuit est claire et calme. Trop ! Un commando a besoin de conditions atmosphériques exécrables qui estompent l'écho de son approche et forcent les sentinelles à s'abriter. Arrivant sur Bordeaux, Hasler constate que les quais, les docks sont bien éclairés. Il entend même les voix des hommes au travail en train de décharger des navires. Heureusement, le cours de la Garonne demeure dans l'obscurité.

Pour utiliser au mieux la marée descendante, Hasler commence par remonter assez loin avant de se laisser glisser vers le port. Sur place, méthodiquement, avec Sparks, il plaque ses limpets. Un gros cargo en reçoit trois, une frégate deux et enfin un pétrolier et un autre cargo accolé trois.

Cette pose est délicate. Le kayak ne doit pas heurter la coque du bâtiment, de crainte de provoquer le moindre bruit. Les limpets sont à descendre le plus bas possible au-dessous de la ligne de flottaison. Pendant qu'ils s'activent à leur tâche de saboteurs, les deux hommes perçoivent nettement des conversations à quelques dizaines de mètres au-dessus de leurs têtes. A un moment, le faisceau d'une lampe semble se diriger vers eux. Un guetteur aurait-il un doute ? Il ne s'attarde pas. Manifestement, l'occupant se sent en confiance.

Simultanément, le *Crayfish* s'est porté sur Bassens où Laver et Mills déposent leurs limpets sur deux gros cargos.

Le hasard fait bien les choses. Les équipages s'étaient séparés, se donnant rendez-vous en Grande-Bretagne. Les deux cockles se retrouvent en descendant le fleuve. Le second devine celui qui le précède. Des appels au sifflet permettent de se regrouper.

Ces retrouvailles sont obligatoirement brèves. Il s'agit de quitter les lieux au plus vite. Vers 7 heures, les limpets exploseront, révélant le passage des visiteurs. Les consignes précisent de ne pas se diriger vers le sud. Au contraire, de pousser dans l'intérieur du pays pour être pris en charge par un réseau de résistance français du côté de Ruffec.

Les quatre Anglais abordent au nord de Blaye, sabordent leurs embarcations et se quittent définitivement. En cinq jours, ils ont parcouru 170 kilomètres à la pagaie. S'éloignant deux par deux, ils ont plus de chance d'échapper aux recherches.

Laver et Mills seront capturés dans la région de Saintes et exécutés avec Mackinnon et Convey. Halser et Sparks, après un périple de six mois par Ruffec, Lyon, Marseille, Toulouse, Perpignan et l'Espagne, rejoindront la Grande-Bretagne. Deux survivants sur dix...

Ce bilan humain est très lourd. L'un des plus lourds des actions menées par des commandos.

A Londres, l'opération Frankton est regardée comme positive. Il est attribué au *Catfish* deux cargos coulés, une frégate et un pétrolier sérieusement endommagés, au *Crayfish* deux cargos coulés ou incendiés. Du coup, les Allemands sont obligés de prendre de sévères mesures de protection qui immobilisent des hommes. Le commando dans la Gironde s'affirme l'un des plus beaux exemples d'héroïsme et de résistance physique de la Seconde Guerre mondiale. Seule, en plein hiver et en milieu hostile, une poignée d'hommes a osé et réussi.

*

Toutes les guerres connaissent des manques de coordination entre les grands responsables et leurs services. La Seconde Guerre mondiale n'y échappe pas, exigence de secret et rivalités de personnes aidant.

Le commando dans la Gironde a été monté et réalisé par la Royal Navy. La Section F du SOE travaillant sur la France envisageait une opération contre les navires à quai à Bordeaux. Ses agents se rendant en reconnaissance sur les lieux ont la surprise de découvrir qu'ils viennent d'être devancés et coiffés sur le poteau... Ironie, le SOE avait fourni à la Royal Navy les limpets utilisés par le commando Hasler.

*

L'ORDRE DES COMMANDOS

Sur les dix participants de l'opération Frankton, six ont été massacrés par les Allemands. Ces combattants auraient dû être regardés comme des

prisonniers de guerre ; pourtant ils ont été torturés et sauvagement assassinés. Pourquoi cette ignominie ?

Il est plusieurs raisons. Le tempérament germanique ne porte pas à l'humanité. Les hordes teutonnes, durant la Seconde Guerre mondiale, ont multiplié en Europe les Oradour et les Lidice. Dans ces tueries, la Wehrmacht, c'est-à-dire le soldat allemand de base, s'est faite largement la complice des SS et de la Gestapo.

A l'exécution sauvage des hommes du commando dans la Gironde, il est une autre explication : l'application servile d'un ordre de Hitler en date du 18 octobre 1942. Cet ordre reste dans l'Histoire sous le nom d'« ordre des commandos ».

« Quartier général du Führer

Le 18 octobre 1942. Le Führer n^{o} 003830/42 G CW/West.

Depuis longtemps, nos ennemis se servent de méthodes de guerre contraires aux Conventions internationales. Particulièrement notoire est la conduite brutale et perfide des dénommés “Commandos” qui, et cela a été établi formellement, sont en partie recrutés dans les rangs d'anciens criminels libérés dans les pays ennemis. D'après les documents capturés, il ressort qu'ils reçoivent les ordres, non seulement d'enchaîner leurs prisonniers, mais, de plus, de les massacrer sur-le-champ, alors que ceux-ci sont sans défense, dès qu'ils jugent que ces prisonniers deviennent une entrave à la poursuite de leurs objectifs, ou peuvent être, dans l'un ou l'autre cas, un objet de gêne. De plus, des ordres ont été trouvés qui prouvent que le principe du massacre des prisonniers a été admis et recommandé. Pour cette raison, il a été ordonné dans un addendum du rapport des Forces Armées – la Wehrmacht – du 7 octobre 1942 que désormais l'Allemagne aurait recours au même traitement envers les troupes britanniques de sabotage et leurs complices, c'est-à-dire qu'ils seront massacrés sans pitié par les Allemands dans les combats, partout où ils seront rencontrés.

En conséquence, j'ordonne qu'à partir de cette date, tous les ennemis combattus par les troupes allemandes durant des expéditions dites de commando, tant en Europe qu'en Afrique, qu'ils soient en uniforme régulier de soldats ou qu'ils soient des saboteurs ou des agents, armés ou non, soient exterminés jusqu'au dernier, tant au combat qu'à la poursuite. Il importe peu qu'ils soient débarqués de navires, qu'ils soient amenés par avions ou

parachutés ; même si ces gredins, une fois repérés, décidaient de se constituer prisonniers, toute pitié devra leur être refusée par principe.

Dans tous et chaque cas de cette nature, un rapport devra être fait au Quartier général (OKW) afin qu'il puisse être diffusé dans les ordres quotidiens des Armées.

Si des individus faisant partie des commandos et employés comme agents secrets, saboteurs, etc., tombaient entre les mains de la Wehrmacht de n'importe quelle autre manière – par arrestation de police dans tout territoire occupé par nous –, ils seront immédiatement remis au Service de Sécurité [SD, Sicherheitsdienst] ; toute détention de prisonniers de cet acabit par des gardiens militaires, c'est-à-dire se trouvant dans des camps de prisonniers de guerre, même à titre temporaire, est strictement défendue...

Pour la non-exécution de cet ordre, j'engagerai la responsabilité personnelle de tout commandant ou officier et ordonnerai sa comparution devant un Conseil de Guerre pour y rendre compte, soit de la négligence qu'il aura montrée en pareil cas dans l'accomplissement de ses devoirs en ne donnant pas les ordres nécessaires à la troupe placée sous son commandement, soit de la raison de la non-exécution des ordres indiqués plus haut.

Signé : Adolf Hitler. »

Il n'y a pas à s'attarder sur la mauvaise foi des mobiles évoqués pour justifier le crime ordonné. L'« ordre des commandos » sera évoqué à Nuremberg. Il viendra s'ajouter à la longue liste des ignominies imputées aux chefs nazis. Pour l'honneur de l'Allemagne, il se trouvera au moins un Allemand pour ne pas en tenir compte : le maréchal Erwin Rommel[4].

*

COMMANDO CONTRE SINGAPOUR
L'opération Jaywick – septembre 1943

Hasler et ses braves auront des émules. A des milliers de kilomètres de là. Non plus dans les frimas de la Gironde mais dans la moiteur équatoriale des mers de Chine et de Java.

Après Pearl Harbor, la marée japonaise a recouvert Hong Kong, la Malaisie, les Philippines, les Indes néerlandaises[5]. Singapour, fleuron de l'empire colonial britannique, a changé de mains. Et c'est à Singapour que

veut s'en prendre un jeune officier écossais des Gordon Highlanders, Ivan Lyon.

Le capitaine Lyon a un compte personnel à régler avec les Japonais : après la chute de Singapour, son épouse a été emmenée prisonnière au Japon. Lui-même a réussi à échapper à la captivité au prix d'un formidable périple. Avec un autre Ecossais, il a pris la jungle. Ayant réussi à traverser le détroit de Malacca, il a finalement rallié l'Inde. De là, il a été envoyé en Australie.

*

Combattant et chef expérimenté, il a aussitôt été intégré au SOE et plus exactement à sa filiale australienne, le SOA (Special Operation Australia[6]). Passionné de voile, il compte porter des coups en arrivant par mer. A force de ténacité, il réussit à obtenir le feu vert pour un commando contre Singapour[7]. La forteresse, sur laquelle ne flotte plus l'Union Jack, représente à ses yeux la cible idéale. Elle a gardé son importance stratégique et maritime. A la pointe méridionale de la péninsule malaise, elle commande le carrefour des univers chinois et indien. Elle ouvre sur le détroit de Sumatra, les mers de Chine et de Java et l'océan Indien. Son port reste une escale privilégiée pour les navires nippons de toute nature. Il offre des proies nombreuses et de prix. Y frapper les nouveaux maîtres des lieux trouverait obligatoirement une résonance.

Dans ce but, Lyon a constitué une petite équipe de volontaires qu'il a soumise à un entraînement sévère : escalades de falaises, longs déplacements en canoës, combat rapproché. Il s'est procuré des cockles identiques à ceux de Hasler (seule différence, l'armature est en bambou).

Il a même trouvé un bateau pour conduire ses gens à pied d'œuvre. Il s'agit en l'occurrence d'une ancienne barcasse de pêche japonaise de 70 pieds, le *Kofutu Maru*. Ce *Kofutu Maru* a été saisi dans les eaux malaises à l'ouverture des hostilités. Ayant rejoint l'Australie, il a été rebaptisé *Krait*, du nom d'un dangereux reptile d'Extrême-Orient.

Lyon voulait marquer avec éclat le 15 février 1943, date anniversaire de la capitulation de Singapour, un an plus tôt. Des ennuis mécaniques accumulent retards et faux départs. Enfin, début août 1943, tout est prêt. L'opération Jaywick contre Singapour peut être lancée. Le 9 août, le *Krait* quitte Cairns, dans le nord-ouest de l'Australie. Un très long périple l'attend.

Cairns est à peu près sous les tropiques. Singapour se situe un peu au-dessus de l'Equateur, à 4 000 km vers l'ouest.

Ils sont 14 à bord : 2 Britanniques, 10 Australiens, un Irlandais, un aborigène. Lyon a choisi pour adjoint un compatriote : D.N. Davidson, officier de réserve de la Royal Navy. Mac-Dowell, vieux mécanicien ayant du métier, veille sur la machinerie. Le navigateur, le lieutenant de vaisseau Carse, né en Australie, a bourlingué durant vingt ans dans toutes les mers du Sud, de l'Indochine à sa terre natale. Il en connaît toutes les îles (il y en aurait plus de 3 000...). Avec Mac-Dowell et Carse, pour compléter l'équipage, un cuisinier, un radio et 4 marins. Deux de ces derniers sont susceptibles, éventuellement, de remplacer des commandos. Lyon a organisé ceux-ci en trois équipes de deux. Lui-même partira avec Huston, un garçon de 17 ans, d'une endurance à toute épreuve. Le lieutenant Davidson s'en ira avec Falls, un costaud. Le jeune lieutenant australien Page, descendant d'huguenots fiançais exilés sous Louis XIV, sera en tandem avec Jones, un autre garçon tout en muscles. Des muscles, il en faudra pour pagayer avec les canoës après avoir abandonné le *Krait*.

Le *Krait* n'emporte qu'un armement léger : 2 mitrailleuses Lewis antiaériennes, 2 FM Bren, 8 PM Owen, 6 fusils 303 et 200 grenades à main. Il emmène surtout 45 limpets, ainsi que 50 000 cigarettes pour se concilier, si besoin, l'aide des populations locales le long du parcours. Les réservoirs de carburant lui donnent une autonomie d'environ 20 000 kilomètres. Enfin, l'indispensable pharmacie tropicale n'a pas été oubliée.

Durant quelques jours, le *Krait* fait escale à Pot Shot, base navale semi-secrète des Américains dans le golfe d'Exmouth. Il y reçoit 4 canoës pliables de 17 pieds, complète son eau et son ravitaillement avant de reprendre la mer, le 2 septembre à 17 heures.

La grande aventure commence véritablement, alors que le navire pique plein nord, vers le détroit de Lombok, ouvrant sur la mer de Java, à l'est de Bali. Les flots à affronter sont dorénavant plus ou moins sous contrôle japonais.

Le *Krait* est lourdement chargé. Il a tendance à rouler. Le temps reste beau, ce qui paradoxalement n'arrange rien. La visibilité est trop bonne pour des navigateurs aspirant à ne pas se faire remarquer. Pour se donner une silhouette bronzée et faire croire qu'ils sont des enfants des rives voisines, les passagers du *Krait* se peignent le corps d'une teinture foncée. Du ciel, ils peuvent faire illusion. Si un patrouilleur se manifeste, les consignes

données ne manquent pas d'audace : le laisser arriver bord à bord afin de pouvoir y plaquer discrètement des limpets : cela fait, s'écarter en attendant l'explosion. Fort heureusement, l'occasion d'expérimenter ce procédé ne se présentera pas. Ce vieux rafiot n'attire guère l'attention.

Le détroit de Lombok est le premier passage délicat. Le *Krait* l'aborde le 8 septembre en fin de journée. Des courants contraires le freinent. Au milieu du détroit, ils sont si violents que le bateau, à pleine puissance, donne l'impression de faire du surplace. Quatre heures sont nécessaires pour dépasser une île sur tribord d'environ quatre miles. Au jour, le *Krait* n'a pas encore complètement retrouvé la pleine mer. Heureusement, aucune présence japonaise ne se manifeste.

La suite de la navigation en mer de Java est relativement calme. « Presque terne », dira Lyon. Le 14, le *Krait* évolue au milieu de jonques et de barques de pêche. Aucun intrus à signaler et une brume de mer limite les vues. Lyon s'était fixé comme première escale la petite île de Pompong, dans l'archipel de Linga (100 kilomètres au sud-est de Singapour). L'année précédente, des marins britanniques naufragés y avaient trouvé refuge. Elle est inhabitée et a de l'eau. L'endroit s'annonce idéal pour camoufler le *Krait*. Le 16 dans l'après-midi, Pompong est en vue. L'approchant en évitant les récifs, le bateau est survolé par un hydravion nippon, qui passe sans lui prêter attention. Lyon en déduit que les Japonais, dans la région, se sentent en totale sécurité et ne prennent pas de précautions particulières. Il estime en conséquence que le mieux est de se rapprocher au plus près de Singapour tout en évitant des contacts avec les indigènes, de crainte des bavardages.

Le *Krait* poursuit à travers l'archipel des Riau (à l'extrémité du détroit de Malacca, avant la mer de Chine). La destination finale est proche. Le commandant de l'opération Jaywick peut révéler ses intentions, gardées jusque-là secrètes par sécurité :

« Débarquer dans une petite île déserte. Y établir une base arrière. De là gagner Singapour avec les cockles. Poser des limpets. Revenir au point de départ et reprendre le *Krait*. »

Ces perspectives soulèvent un enthousiasme général. Lyon ne s'était pas trompé dans le choix de ses compagnons.

Le 18, au large de l'île de Rampang, le *Krait* longe l'îlot de Pandjang. Ce bloc de verdure en apparence inhabité, avec des plages de sable fin, a figure accueillante. Lyon décide d'en faire sa base de départ. Singapour n'est plus

qu'à 50 kilomètres à vol d'oiseau. A la nuit tombée, ses lueurs distinctes au nord-ouest se reflètent sur la couche nuageuse.

Vers minuit, l'ancre est jetée. Les six commandos débarquent leurs trois cockles et leur matériel. 900 kilos à transférer à terre. Rendez-vous est pris pour la nuit du 1er au 2 octobre dans l'île de Pompong avec le *Krait*, qui s'éloigne afin de ne pas faire repérer ses passagers. Ceux-ci aménagent un campement à l'abri des vues dans la forêt. Les journées suivantes seront consacrées à une remise en forme. L'exiguïté du caboteur obligeait à une quasi-immobilité.

*

Le *Krait* s'en est allé sous le commandement de Carse. Pendant deux semaines, il navigue au milieu des îles, au sud-ouest de Bornéo. A maintes reprises, il croise des jonques et des barques de pêche sans jamais être inquiété et subit plusieurs tempêtes. Le 26, Carse découvre une crique isolée où l'équipage peut prendre quelque repos avant de se diriger vers son rendez-vous avec les canoës, dont il est évidemment sans nouvelles.

*

Au soir du 20, les trois canoës prennent la mer. Lourdement chargés, 350 kilos avec équipage et matériel, ils sont bas sur l'eau. Avancer exigera du muscle ! Les membres du commando sont vêtus de noir, couleur locale, à l'exception d'une chemise kaki, pour conserver une présentation militaire. Ils portent serrée autour de la taille une large ceinture où ont été arrimés un revolver 9 m/m, 100 cartouches, un poignard, un petit compas, et un paquet de pansements complets avec ampoules de morphine.

A l'entrée du détroit de Boelan, entre Batam et Boelan, un îlot offre un campement discret pour la journée à venir. La nuit suivante, la progression est lente. Au lever du jour, un bosquet de palétuviers assure un abri précaire. Non loin, un village grouille d'activité. Les hommes sont contraints de demeurer sur un constant qui-vive. L'étape suivante est plus favorable. Un peu après minuit, Lyon commande de s'arrêter dans l'îlot de Dongas, à la pointe nord-ouest de Batam. Le site est inhabité et a de l'eau. Mieux encore, Singapour se dessine juste en face, de l'autre côté du détroit. Durant cinq jours, le commando peut observer son objectif à loisir. Lyon possède une

lorgnette qui lui permet une étude précise. Il estime à environ 100 000 tonnes le volume des bâtiments à l'ancre. Les cibles ne manqueront pas. Autre point positif : le trafic des navires de pêche laisse supposer qu'il n'y a pas de champs de mines.

Lyon ne pouvait le savoir. Le flux nocturne de la marée s'oriente sud-est et éloigne de Singapour. Par trop retardé, le commando, à sa première tentative, doit faire demi-tour.

Cet échec incite à rechercher une autre base de départ. Elle est trouvée dans l'île de Subar, 10 kilomètres à l'ouest. Là, le commando est juste devant Singapour et dispose encore d'un excellent observatoire sur l'ancrage d'Examination et les accès à Keppel Harbor[8].

26 septembre. Il est 19 heures, le soleil a disparu lorsque les six hommes se remettent à pagayer. Au départ, les canoës 1 et 3, avec les équipes Lyon-Huston et Page-Jones, progressent de concert vers l'ancrage d'Examination. Ils ne se sépareront qu'en approche de l'objectif. Le canoë numéro 2, avec Davidson et Falls, s'oriente directement vers Keppel Harbor.

Lyon et Huston arrivent sur les lieux vers 22 h 30 et font le « tour du propriétaire ». Un pétrolier, le *Sinkoku Maru*, 10 000 tonnes, leur paraît une proie valable. Ils plaquent deux limpets à hauteur de la salle des machines puis une troisième près de l'hélice avant de s'éloigner.

Page et Jones sont sur place un peu plus tôt, à 22 heures, ayant eu un peu moins de distance à parcourir. Dans leur secteur, près de l'îlot de Pulau Bukam, les wharfs éclairés leur permettent de mieux se repérer. Ils piègent un premier cargo puis, profitant de la marée, gagnent l'ancrage d'Examination où ils trouvent deux autres cargos à leur goût. Après quoi, jouant encore avec la marée, ils piquent vers Dongas, rendez-vous convenu avec Page et Huston. Vers 5 heures, les quatre saboteurs ont la joie de se retrouver. Peu après, ils ont une autre satisfaction : un grondement se fait entendre dans les lointains. Les limpets entrent en œuvre.

Davidson et Falls, avec le canoë numéro 2, ont été contrariés par un projecteur balayant la mer et la marée légèrement défavorable par bâbord. A l'entrée de Keppel Harbor, un gros ferry, brûlant les feux de navigation, manque d'éperonner le cockle quasi invisible. La côte n'est qu'à quelques centaines de mètres. Des voitures roulent, toujours phares allumés. Les Japonais se sentent chez eux et ne se méfient pas. Les deux hommes font leur choix : trois cargos de 5 000 à 6 000 tonnes sagement alignés. Le carillon de Victoria Hall tinte à distance. Il est 1 h 15. Tout est terminé.

Davidson et Falls n'ont plus qu'à se hâter vers Pompong (Davidson ayant opté pour y rejoindre directement le *Krait*, évitant ainsi d'avoir à contrer la marée).

De leur voyage retour, qui ne sera en rien un canotage de plaisance, Davidson écrira :

« Nous fîmes halte sur un point de terre à 6 miles à l'ouest de l'île de Pulau Nongsa et repartîmes à 19 heures en direction de Pulau Tanjong Sau. Là, nous avons débarqué un peu avant 4 h 30 le 28. Nous sommes repartis à 19 heures... Au large de Tanjong Klingking, nous avons rencontré un patrouilleur et nous avons dû nous camoufler dans la baie. Juste après avoir débarqué à Pulau Pandjang, un violent orage s'est élevé. Nous sommes restés sur place toute la journée du 29 et nous avons repris la mer à 19 heures. A 4 miles de Pulau Abang Basar, un très violent orage s'est encore élevé, apportant un déluge de pluie, des éclairs et des coups de tonnerre, rendant la mer furieuse. Nous avons mis la proue du canoë dans le vent et la lame et durant deux heures nous avons été affreusement bousculés. Nous avons débarqué à Abang Basar que nous avons quitté le 1er octobre à 19 heures. Pompong, notre rendez-vous avec le *Krait*, a été atteint le 1er octobre à 1 heure. Le *Krait* est apparu au matin du 2 octobre à 0 h 15. »

Les deux hommes viennent d'effectuer à la pagaie 150 kilomètres.

Leurs quatre camarades pagaient dans des conditions identiques, affrontant eux aussi deux orages qui les retardent. Pour rester dans les délais fixés, ils n'hésitent pas à se déplacer de jour. Ils atteignent Pompong le 2 octobre à 3 heures du matin, un peu après l'heure limite. Epuisés, ils n'aperçoivent pas le *Krait* qui s'éloigne. Mais le vaillant navire, appliquant la consigne, revient le lendemain. Tout le commando se retrouve à son bord, cap sur l'Australie.

La traversée de la mer de Java se déroule bien mais le détroit de Lombok, dans la nuit du 10 au 11 octobre, réserve des sueurs froides. Un destroyer nippon s'approche à environ 100 mètres. Chacun, sur le pied de guerre, s'apprête à évacuer. Le Japonais fait un quart de cercle sur bâbord arrière et n'insiste pas. Pourquoi ? Le *Krait* portait pavillon de l'empire du Soleil levant ; cet emblème a-t-il suffi ? Les Japonais surveillaient essentiellement le nord. Ils avaient bien compris que les explosions étaient dues à un commando qui avait attaqué leurs navires. Toutefois, ils étaient persuadés que celui-ci était arrivé par la Malaisie.

Le *Krait* atteindra le golfe d'Exmouth le 19 octobre. Près de 7 000 kilomètres en 48 jours dans les eaux ennemies.

Lyon et ses camarades seront crédités de 37 000 à 39 000 tonnes détruites ou gravement endommagées. Formidable bilan obtenu sans la moindre perte. Jaywick est l'une des opérations de sabotage les plus épiques et les mieux réussies de la Seconde Guerre mondiale.

*

Un an plus tard, Lyon, promu entre-temps lieutenant-colonel, voudra renouveler son exploit. A force d'insistance, il obtiendra de partir pour une autre opération contre Singapour. Le transport s'effectuera par sous-marin. Des Blanche-Neige, sous-marins de poche identiques aux maiali italiens, remplaceront les cockles.

De cette opération Rimau, aucun exécutant ne reviendra. Des anciens de la tentative réussie de septembre 1943, Davidson, Page, Falls, Huston, disparaîtront avec Lyon. On apprendra après la guerre que le commando repéré avait été décimé par les Japonais près de l'île de Pompong dans l'archipel de Riau. Il n'était pas très loin du but.

---

1 Louis VII le Jeune, roi de France, avait divorcé d'Aliénor d'Aquitaine. Cette dernière s'était remariée avec Henri Plantagenêt, futur roi d'Angleterre.

2 Cette appellation assez vague dissimule une troupe de commando par moyens amphibies.

3 Ce *Tuna* est le sous-marin qui servait de balise repère à la flottille partant pour Saint-Nazaire, le 27 mai 1942.

4 Fin mai 1944, deux officiers du commando britannique n° 10, les lieutenants Lane et Woolridge, en mission de reconnaissance sur les côtes françaises, sont faits prisonniers. Sur intervention personnelle de Rommel, alors commandant du GAB entre Loire et Hollande, ils échappent aux griffes de la Gestapo et sont transférés dans un camp de prisonniers. Cette mesure leur sauve très certainement la vie.

5 Actuelle Indonésie.

6 Deviendra en mai 1943 le SRD (Service Reconnaissance Departure).

7 Le commandement aurait préféré une action contre Timor, plus proche.

8 Pour bien situer le final de l'opération Jaywick, il est nécessaire de se rappeler la topographie des lieux. Le port de Singapour s'étale dans la partie méridionale de l'île de même nom, séparée de la Malaisie par un étroit bras de mer. Il contrôle le détroit dit également de Singapour, au sud duquel se situent de nombreuses îles, dont celle de Batam est la plus importante. L'ancrage des navires s'effectue aussi bien le long des quais de la terre ferme (cas de Keppel Harbor) qu'au large (cas de l'ancrage d'Examination), en s'abritant alors parfois sur des îlots.

Chapitre XIX

LA BATAILLE DE L'EAU LOURDE
28 février 1943

Les 6 et 9 août 1945, « Little Boy » et « Fat Man[1] » apprennent au monde la formidable puissance de l'arme atomique. 75 000 morts dans le premier cas, 80 000 dans le second, sans parler des blessés[2]. Sous le choc, le Japon plie le genou et « accepte l'inacceptable » : la reddition sans conditions.

Le terrible bras de fer engagé le 7 décembre 1941 par l'empire du Soleil levant avec les Etats-Unis et la Grande-Bretagne s'achève par la mise à terre de l'agresseur. Le feu nucléaire a précipité la fin de la Seconde Guerre mondiale. Il a ajourné les opérations Olympique et Coronet, débarquements sur le sol nippon, et peut-être évité aux combattants américains un million de victimes.

L'histoire ne se refait pas. Le programme d'études nucléaires, le fameux Manhattan Project, a été mené à bien. Les Américains possèdent grâce à lui en 1945 l'arme absolue du moment. Mais que se serait-il passé s'ils avaient été pris de vitesse ? On n'ose imaginer les monstres nazis disposant les premiers du nouvel engin de mort. A cette pensée, le monde libre ne peut que trembler d'effroi. Pour bien des raisons, un tel cataclysme ne s'est pas produit. Ces raisons furent politiques, scientifiques, industrielles, financières. Dans ce lot, l'une ne saurait être totalement écartée. Elle relève de la détermination et du courage d'un commando de quelques hommes gagnant seuls, dans le froid, les intempéries et les dangers, « la bataille dite de l'eau lourde ».

*

Faisant suite aux découvertes et aux travaux des Français Becquerel et Joliot-Curie, du Britannique Rutherford, de l'Italien Fermi, de l'Allemand

Hahn, du Danois Niels Bohr et d'autres évidemment, les physiciens sont arrivés en 1939 à une certitude : la libération de l'énergie par la fission de l'atome est possible. La voie est ouverte vers une arme nouvelle et certainement terrifiante.

Si la défaite du printemps 1940 interrompt les recherches très avancées des Français, le développement de la guerre incite les Américains à aller de l'avant. Le Manhattan Project, élaboré en 1942, met en œuvre des milliers de savants et de techniciens soutenus par un budget énorme. Le résultat de cet effort gigantesque est connu.

Grâce à Hahn, Heisenberg, Bothe, von Ardenne, les Allemands peuvent également prétendre participer à la compétition. Leurs victoires en Europe leur livrent des atouts. Avec l'invasion de la Norvège, ils mettent la main sur l'usine de Norsk-Hydro, la plus importante du monde en son domaine[3]. Située près de Rujkan, en limite du plateau de Hardanger, à 100 kilomètres à l'ouest d'Oslo, elle produit de « l'eau lourde ». Sous ce vocable se cache l'oxyde de deutérium, modérateur employé[4] pour la préparation de l'uranium 235, matière première essentielle pour la libération de l'énergie nucléaire.

Cette eau lourde ressemble à de l'eau ordinaire, mais elle contient deux fois plus d'atomes d'hydrogène et pèse 10 % plus lourd.

Preuve de l'intérêt porté à cet oxyde de deutérium, les Français ont obtenu en mars 1940 tout le stock disponible en Norvège, soit 185 litres en 26 bidons (les négociateurs français ont appris que la firme allemande IG Farben était aussi sur les rangs pour cette acquisition et avait passé commande de 2 000 litres, représentant une valeur d'un million deux cent mille dollars). Le 17 juin 1940, pour qu'ils ne tombent pas entre les mains des Allemands, les 26 bidons originaires de Norsk-Hydro ont été expédiés en Grande-Bretagne.

Au début de 1942, les services de renseignement britanniques apprennent que les Allemands ont décidé d'intensifier la production d'eau lourde de Norsk-Hydro. Ils ont ainsi confirmation des avertissements récents de Niels Bohr. Le savant danois, sur la foi d'informations et de recoupements personnels, a alerté ses amis anglais. Le III^{e} Reich prépare la fabrication d'une bombe atomique.

Le cabinet de guerre à Londres s'inquiète. Churchill à Washington, en juin 1942, s'entretient personnellement avec le président Roosevelt du danger de voir les nazis les devancer. Les deux responsables alliés trouvent

un accord dans la logique du potentiel de leurs pays respectifs. Les Américains réaliseront sur leur territoire le Manhattan Project, c'est-à-dire la fabrication d'une arme atomique. Les Britanniques leur feront partager leurs connaissances et dans l'immédiat donneront la priorité à la neutralisation de l'usine de Norsk-Hydro et à la destruction du stock d'eau lourde existant. Ce faisant, ils saperont à la base les travaux allemands[5].

Norsk-Hydro se trouve au cœur d'une région montagneuse, à 1 400 mètres d'altitude moyenne, coupée de vallées profondes et encaissées. L'usine elle-même est scindée en deux parties : la centrale hydroélectrique et l'usine proprement dite, haut bâtiment édifié à flanc de montagne en bordure d'un précipice de 300 mètres de dénivelé. A ces obstacles naturels, à la présence en force de l'occupant, s'ajoutent les distances depuis les aérodromes écossais, points de départ obligés pour la Norvège. Devant ces difficultés et en l'état du matériel dont il dispose, le Bomber Command estime une approche aérienne et un bombardement de précision impossibles. La direction des opérations combinées est vite amenée à considérer que le cas Norsk-Hydro ressort spécifiquement d'un travail de commando.

*

Début 1942, des résistants norvégiens, après s'être emparés d'un caboteur, le *Galtesund*, ont rallié les côtes écossaises. Parmi eux, se trouve un ingénieur spécialiste en hydroélectricité, Einar Skinnarland, 24 ans, officier de réserve du génie. Il résidait non loin de l'usine de Norsk-Hydro, où son frère et des amis continuent de travailler à des postes importants. Il peut fournir des informations précieuses sur l'usine, son environnement, ses défenses et les complicités possibles.

Intelligent et sportif, Skinnarland reçoit rapidement une formation de parachutiste et de radio. Par une nuit de lune, le 28 mars 1942, il est largué à 30 kilomètres de chez lui et regagne son domicile à skis. Personne ne se doute de ses activités durant son absence. « J'ai fait un voyage à skis », se contente-t-il de préciser. Grâce à son frère, il obtient du travail à Norsk-Hydro, dans le cadre de la construction d'un nouveau barrage destiné à accroître la production d'eau lourde. Sa situation lui permet de faire parvenir à Londres des renseignements supplémentaires. La production

d'eau lourde s'intensifie. Chaque mois, les quantités disponibles sont expédiées en Allemagne.

Forte de toutes les informations recueillies, la direction des opérations combinées met sur pied une intervention. Un commando de quatre Norvégiens sera d'abord dépêché en précurseur. Il prendra contact avec Skinnarland introduit dans la place. Ensemble, dans un second temps, ils prépareront la réception d'un commando plus étoffé chargé de détruire l'usine. Nom de code de la partie initiale de l'opération : Grouse (coq de bruyère). Par la suite, Grouse deviendra Swallow (hirondelle). Ses membres seront des Swallows. Pour chef, le lieutenant Poulsson. Avec lui, le lieutenant Haugland, spécialiste radio, et les sergents Helberg et Kjelstrup. Ces quatre hommes sont des montagnards confirmés. De rudes épreuves les attendent.

Suite à une erreur de navigation imputable aux conditions météorologiques et aux instruments de l'époque, ils tombent à 60 kilomètres de leur zone d'action, sur le plateau de Hardanger. Durant deux jours, ils ont à récupérer leurs containers de matériel dispersés dans la montagne. Puis ils se mettent en route. A la fin du mois d'octobre, la Norvège vit déjà en plein hiver. A 1 400 mètres d'altitude, la température est constamment négative. Chaque homme a 60 kilos à transporter et sa charge ne saurait en dépasser 20. Trois allers et retours quotidiens sont nécessaires à chaque étape. Le tout avec un ravitaillement journalier réduit à la portion congrue : un petit morceau de fromage, quatre biscuits, un peu de gruau.

Londres attend chaque soir un appel de ses Grouse. Enfin, le 9 novembre, le contact radio est établi. Tout se déroule correctement. Les quatre Norvégiens sont arrivés à proximité de Norsk-Hydro. Ils ont une liaison avec Skinnarland et sont prêts à réceptionner le commando qui effectuera le sabotage.

Avec le plein accord de Churchill, est donc lancée l'opération Fresham. Deux sticks de parachutistes britanniques de la 1re divisons aéroportée, amenés à pied d'œuvre par planeurs, neutraliseront Norsk-Hydro.

Le 19 novembre, deux quadrimoteurs Halifax tractant chacun un planeur Horsa décollent de l'aérodrome de Skiten en Ecosse. L'équipe Grouse a été alertée. 34 commandos volent vers elle. Le lieutenant Haugland, le radio du petit détachement précurseur, met son poste B2 à l'écoute des arrivants.

Peu après le survol des côtes norvégiennes, les avions sont surpris par le vent et la tempête. Les amarres de remorquage se rompent. Les deux

planeurs, dans la tourmente, s'écrasent au sol. Onze paras sont tués sur le coup. D'autres sont plus ou moins grièvement blessés. Les rescapés cherchent secours auprès de la population. Apeurés, craignant les représailles, espérant aussi voir secourir les blessés, les habitants préviennent les Allemands. Les paras, indemnes ou non, sont capturés et se regardent comme prisonniers de guerre. C'est oublier l'ordre de Hitler concernant les commandos. Le général Falkenhorst, commandant en chef en Norvège, se plie aux directives reçues et ordonne d'exécuter les Britanniques[6]. 14 sont immédiatement fusillés, 4 autres sont pendus ou abattus d'une balle dans la tête[7]. Les 5 derniers sont interrogés avant d'être passés par les armes[8]. Dans ces crimes, Falkenhorst n'est pas le seul coupable. La Wehrmacht, la Gestapo sont tout autant impliquées. Les volontaires ont été nombreux à lever la main pour former les pelotons d'exécution.

Freshman s'achève sur un échec sanglant. Les Britanniques sont prévenus du drame. Tenter un coup de main en Norvège est une opération à très haut risque pour les exécutants. La capture est synonyme de mort.

Les Allemands sont également informés. L'interrogatoire des prisonniers, les documents découverts dans les débris des Horsa les ont renseignés. Le commando visait Norsk-Hydro, emplacement souligné d'un trait rouge sur une carte. La surveillance, les défenses autour du site se renforcent. Se doutant de connivences locales, la Gestapo et les SS procèdent à de nombreuses arrestations. Fort heureusement, la retraite des Grouse n'est pas découverte.

Freshman a été douloureux, mais pour les deux Alliés occidentaux, il ne saurait être question de renoncer. La menace de l'arme atomique est trop sérieuse pour ne pas tout tenter. Les Américains veulent bombarder. Churchill et Mountbatten sont hostiles à une telle idée à cause des victimes civiles. Finalement, ils enlèvent la décision. Un autre commando sera dépêché contre Norsk-Hydro. Ce sera l'opération Gunnerside.

La catastrophe a remis en question une arrivée en planeurs. Les opérations combinées optent pour le largage de parachutistes norvégiens destinés à renforcer les Grouse, lesquels ont grand besoin d'assistance. Les vivres commencent à manquer. Les piles des postes radio sont presque à plat. Dominant leurs sévères conditions de vie, les autres hommes tiennent malgré tout, abrités dans une petite hutte recouverte de neige. De son côté, Skinnarland, suite aux investigations de la Gestapo, a été obligé de quitter

l'usine. Il se cache dans une cabane perdue dans les bois. Tous les deux ou trois jours, il part à skis se procurer les derniers renseignements auprès de ses amis toujours à Norsk-Hydro. Il apprend ainsi que les Allemands, paradoxalement, sont persuadés que le commando disparu dans le crash des planeurs visait non pas l'usine mais le barrage en construction. Ils ont modifié en conséquence leur dispositif de garde : une centaine d'hommes au barrage, une trentaine seulement à l'usine.

*

Le 3 décembre 1942, le lieutenant norvégien Joachim Ronneberg, 25 ans, à l'entraînement dans un camp écossais, est convoqué à Londres. Il se voit chargé de sélectionner cinq compatriotes en vue de former un commando dont il prendra le commandement. Les grands patrons qui l'ont reçu lui ont prescrit d'être prêt à partir du 17 décembre et ne lui ont pas caché l'importance de sa future mission. Paralyser l'usine de Norsk-Hydro représente un enjeu capital pour l'heureuse issue de la guerre.

Rapidement, Ronneberg choisit ses équipiers : lieutenants Idland et Haukelid, sergents Kayser, Storhaug, Stromsheim. Tous, comme leurs camarades de Grouse, sont des skieurs éprouvés.

La direction des opérations combinées espérait les voir sauter avant Noël. Les conditions climatiques en décident autrement. Ce n'est que le 16 février 1943 que les six Norvégiens retrouvent leur terre natale, à environ 40 kilomètres au nord-ouest de Norsk-Hydro. Sitôt après leur largage, la tempête fait rage. Durant trois jours, les Gunnerside sont contraints de se terrer dans une cabane. L'accalmie survenue, ils peuvent se mettre en quête de Grouse, rebaptisée entre-temps Swallow. Ils se déplacent avec prudence, pour éviter une éventuelle patrouille allemande.

Après une première rencontre avec un braconnier dont ils se méfient, ils aperçoivent les silhouettes de deux skieurs passant à l'horizon. Amis ou ennemis ? L'alerte passée, l'approche s'effectue le doigt sur la détente, ponctuée par des hourras. La liaison est réalisée. Désormais, ils sont onze pour mettre au point l'attaque de l'usine : 4 Swallows, 6 Gunnerside, plus Skinnarland. Ce dernier a une connaissance précise des lieux et des défenses. Il a relevé l'emplacement des postes de garde, les heures de relève des sentinelles, les grilles d'entrée de l'enceinte.

Mais comment aborder l'usine ? Tel un château fort, elle se dresse à flanc de montagne, sur un éperon rocheux. Deux itinéraires y conduisent, une voie ferrée et une route. Le premier surplombe la vallée de la Maana par des falaises apparemment infranchissables. Le second emprunte un pont suspendu gardé en permanence.

Le sergent Helberg, skieur de haut niveau, effectue une reconnaissance et débouche sur des conclusions qui enlèvent l'adhésion générale. Le commando, empruntant le versant opposé à l'usine, descendra une pente abrupte jusqu'au fond de la vallée (qu'il serait plus juste d'appeler une gorge). Arrivé là, il franchira la rivière sur un pont de neige. Ensuite, il se lancera dans la partie la plus risquée : gravir une paroi rocheuse presque verticale d'environ 150 mètres. Cette escalade le conduira à la saignée du chemin de fer. Utilisant cette voie en encorbellement, il gagnera l'enceinte.

Ce plan exige de belles qualités physiques et sportives. Il présente l'avantage d'éviter de livrer un combat incertain au pont, avec le risque de provoquer l'alerte. Il conduit discrètement à Norsk-Hydro par un cheminement non surveillé car jugé impraticable.

Pour l'exécution générale de l'attaque de Norsk-Hydro, Ronneberg décide de scinder son effectif en trois. Ils partiront à neuf et, aux abords de l'usine, éclateront en deux éléments. Ronneberg, Kayser, Idland et Stromsheim pénétreront dans les bâtiments et procéderont aux sabotages. Poulsson, Helberg, Kjelstrup, Storhaug, Haukelid, durant ce temps, assureront à l'extérieur la couverture de leurs camarades. Quant à Skinnarland et Haugland, troisième et dernier groupe, ils demeureront sur place dans la cabane servant de base. Ils maintiendront la liaison radio avec Londres.

Le 27 février à 20 heures, le commando s'éloigne à skis pour une longue marche d'approche. La lune, la neige procurent une clarté complice bienvenue. Avant de déchausser et d'entamer leur descente vers la Maana, les Norvégiens ôtent leurs survêtements pour apparaître en uniformes militaires. Soldats ils sont, en soldats ils se battront.

La progression est périlleuse sous bois, dans la neige molle, sur la pente abrupte. Dans le dos, les sacs accusent 30 kilos. Ils contiennent les explosifs, l'armement, les munitions. Au fond de la gorge, la rivière en crue roule des flots impétueux. Helberg, en éclaireur, teste courageusement un pont de glace, qui résiste à l'épreuve. Ses camarades le suivent en file et entreprennent de gravir la falaise. En silence, ils se hissent de corniche en corniche. Les délais sont courts. Il faut se hâter tout en assurant ses prises.

Un geste maladroit précipiterait dans le vide. Attention aussi à ne pas déclencher le tintamarre d'une chute de pierres.

Le ballast de la voie ferrée est atteint un peu après 23 heures. Epuisés, les neuf hommes se plaquent au sol un long moment pour reprendre souffle et récupérer. Heureusement, tout s'annonce calme. Comme le signalait Skinnarland, les Allemands, à cette heure, se tiennent à l'abri dans leur salle de garde.

La marche reprend, en suivant le tracé du chemin de fer. Dans son avance, constamment sur le qui-vive, le commando perçoit de plus en plus distinctement le bourdonnement régulier des machines qui tournent. L'objectif est là, désormais tout proche. Les énergies se tendent vers la mission à remplir sans souci du prix. D'avance, les neuf Norvégiens ont fait le sacrifice de leur vie, prêts à aller jusqu'au bout pour réussir.

Skinnarland avait parfaitement relevé tous les détails intéressants. Une grille non gardée, fermée seulement par une chaîne munie d'un cadenas, barre l'entrée de l'enceinte. Un homme se glisse avec des cisailles. Un claquement sec. La grille pivote légèrement. L'ouverture s'entrebâille. Les Norvégiens se faufilent dans la cour. Le moment est venu d'éclater. Rasant les murs, les quatre saboteurs se hâtent le long du bâtiment principal. Leurs cinq compagnons s'embusquent près du poste de garde. Les Sten sont prêtes, les grenades ne demandent qu'à être dégoupillées, pour le cas où des Feldgrau se manifesteraient hors de leur cantonnement.

0 h 30. Ronneberg a longuement étudié le plan des lieux. Il sait qu'il existe une porte en acier ouvrant sur le sous-sol où sont stockées les réserves d'eau lourde. Las ! cette porte est verrouillée. La faire sauter alerterait les Allemands. Ronneberg indique à Idland et Stromsheim d'essayer de s'introduire en utilisant un escalier extérieur. Lui-même, avec Kayser, recherche un conduit servant de passage à un ensemble de tuyauteries. Il finit par le découvrir et s'enfonce à l'intérieur de l'étroit boyau, suivi par Kayser. L'avance, en rampant, semble interminable. Finalement, les deux Norvégiens débouchent au sous-sol. Se guidant avec une lampe torche, ils s'efforcent de s'orienter. Une porte leur fait face, portant l'inscription : « Entrée interdite, sauf service. »

Surprise : la poignée tourne ! Le regard découvre une grande salle, assez bien éclairée, avec un gardien âgé assis derrière un bureau. Tout autour, des machines et des citernes d'environ 1,20 m. Les réserves d'eau lourde !

« Haut les mains ! Ne résistez pas ! »

Manifestement, l'homme, qui est norvégien, n'en a pas l'intention. Le compte rendu d'opérations mentionnera à son sujet : « Il paraissait effrayé mais à part ça se montre calme et docile. »

Aucun signal d'alarme n'a été déclenché.

« Nous sommes des soldats britanniques, lui déclare Kayser. Nous venons détruire les citernes car les Allemands veulent s'en servir pour fabriquer un très puissant explosif. Soyez calme. Aidez-nous et nous ne vous ferons aucun mal. »

Sans attendre, Ronneberg a commencé à disposer des charges sur les cuves et la machinerie. Un bruit de verre brisé l'arrête en plein travail. Deux visages se manifestent à une fenêtre : Stromsheim et Idland. Les deux compères ont réussi à entrer et surgissent à la rescousse. Les derniers explosifs sont vite placés.

Soudain, un bruit de pas se fait entendre. Un feldgrau ? Non, un vigile norvégien effectuant sa ronde. Les revolvers sont dissuasifs et l'homme n'est pas plus belliqueux que le gardien.

Les mises à feu ont été calculées à deux minutes. Le délai est court. Le risque en est volontairement assumé pour ne pas laisser à une irruption ennemie le temps de les neutraliser.

« Filez et filons ! » intime Ronneberg aux deux gardiens et à ses camarades.

L'explosion retentit, étouffée par sa localisation en sous-sol, à peine l'équipe de sabotage sortie du bâtiment. Alerté par la détonation, un Allemand sort, une lampe à la main. Sans se presser, il fait un petit tour, ne remarque rien et retourne se mettre au chaud. Peut-être a-t-il mis l'explosion entendue sur le compte d'une mine déclenchée par mégarde. Avec le poids de la neige, cela se produit parfois.

Les hommes en couverture n'ont pas eu à intervenir. Le commando se regroupe et part se lancer dans la vertigineuse descente. Remonté sur l'autre versant de la vallée, il rechaussera ses skis pour s'éloigner au plus vite alors que l'animation se déclenche à Norsk-Hydro. Les deux gardiens ont fini par signaler ce qui leur était advenu.

Dans la salle de l'eau lourde, les dégâts sont considérables. Une demi-tonne d'oxyde de deutérium s'échappe des réservoirs éventrés, se répand sur le sol et coule vers les égouts. Le III^{e} Reich n'en profitera pas. Quant aux machines, elles sont à remplacer. Moteurs, câblages sont hors d'usage. Dès le lendemain, le commandement allemand engage des milliers d'hommes

pour traquer le commando. Des patrouilles à skis, des avions de reconnaissance fouillent la montagne. Des barrages sont établis sur les routes et les pistes. En vain ! Les onze Norvégiens échappent aux recherches.

Cinq Gunnerside, au prix de terribles difficultés, gagnent la Suède d'où ils rejoindront la Grande-Bretagne. Remarquable exploit, si l'on songe qu'ils ont parcouru en hiver plus de 500 kilomètres dans un terrain montagneux et en échappant aux poursuites de l'ennemi. Le sixième Gunnerside reste en Norvège avec les Swallows, afin de préparer d'autres missions. Skinnarland également s'accroche à son travail obscur d'informateur. De sa retraite, il ne cesse de rendre compte à Londres de l'activité de Norsk-Hydro. C'est lui qui transmettra les indications qui fixeront l'avenir.

Fin 1943, il prévient que l'usine, après remise en état des équipements, recommence à produire. Le 16 novembre 1943, les bombardiers à long rayon d'action de la VIII^{e} armée aérienne américaine[9] déversent 828 bombes de 500 et 250 kilos et détruisent en partie la centrale électrique[10]. Göring, responsable du programme nucléaire allemand, décide alors de transférer tout le stock d'eau lourde dans une usine souterraine en Allemagne. Le 19 février 1944, des résistants norvégiens font sauter le ferry Hydro effectuant le transport. Le bateau et son chargement sombrent à près de 400 mètres de fond dans les eaux du lac Tinnsjko[11]. Les ambitions nazies de fabriquer une bombe atomique en exploitant de l'oxyde de deutérium sont définitivement ruinées.

*

Le commando de Norsk-Hydro du 28 février 1943 s'est donc soldé par un plein succès. Les Alliés, après le raid aérien de novembre, ont gagné la bataille de l'eau lourde. Ils le doivent d'abord et avant tout au courage et à la résistance physique des exécutants norvégiens. Une fois de plus, une poignée de braves a influé sur l'évolution de la guerre.

Au lendemain de celle-ci, Kurt Dubner, l'un des membres du programme allemand de recherche et de développement atomique, écrira : « L'élimination de la production d'eau lourde allemande en Norvège fut l'une des causes principales de l'impossibilité où nous nous trouvâmes d'achever la mise au point d'un réacteur atomique avant la fin de la guerre. »

Ce témoignage d'un scientifique n'est pas sans valeur. Il corrobore celui d'un politique. Albert Speer, ancien ministre de l'Armement et de la Production industrielle, estime dans ses Mémoires[12] qu'en concentrant tous ses moyens, l'Allemagne serait peut-être parvenue à la fabrication d'une bombe atomique en 1947. La réalité du potentiel industriel allemand, les destructions massives réalisées par l'aviation alliée ont interdit qu'il en soit ainsi. Les réticences d'Adolf Hitler à aller de l'avant en ce domaine y ont par ailleurs contribué. Parlant de la physique nucléaire, il la qualifiait de « physique juive ». Mais n'était-ce pas là la superbe du renard devant des raisins jugés trop verts ?

A ce titre, certains jugeront les craintes des Britanniques excessives. La prudence toutefois justifiait pleinement les mesures prises, à commencer par le commando de l'eau lourde. La neutralisation de l'usine de Norsk-Hydro est à classer en bon rang parmi les actions ayant permis d'écarter un péril mortel.

---

1 Indicatif des deux premières bombes atomiques lancées sur Hiroshima et Nagasaki.

2 Estimations contestées.

3 Connue également sous le nom d'usine de Vemok, localité voisine de Rujkan. La France avait des intérêts dans la société norvégienne Norsk-Hydro Elecktrish (la Banque de Paris et des Pays-Bas était actionnaire majoritaire).

4 Etant donné les délais pour en obtenir des quantités suffisantes, les Américains le remplaceront par du graphite.

5 Dans ce Manhattan Project, l'Amérique fera très vite cavalier seul et tiendra la Grande-Bretagne à l'écart pour éliminer une concurrence après guerre dans le domaine atomique.

6 En 1946, il sera condamné à la détention à perpétuité (libéré en 1953).

7 Leurs corps jetés à la mer ne seront jamais retrouvés.

8 Les fusillés seront enterrés par des prisonniers polonais.

9 Dont Doolittle, l'homme des trente secondes sur Tokyo, promu général, prendra le commandement au début de 1944.

10 388 B 17 et B 24 participent au raid sur Norsk-Hydro et des objectifs secondaires. 22 civils sont tués.

11 Ou de Tinnsjoen. Un trajet ferry de 40 kilomètres mène de Mad (près de Rujkan) à Gransherad.

12 *Au cœur du Troisième Reich*, OC.

Chapitre XX

LE GRAN SASSO
Légende et réalité

Benito Mussolini, prisonnier de ses compatriotes, a bien été libéré par un commando allemand. Le fait est incontestable. Il s'est déroulé dans le massif du Gran Sasso, le 12 septembre 1943. Au-delà de cette certitude, les interrogations commencent. Quels sont les vrais auteurs de cet audacieux coup de main ? Quelles en furent les modalités exactes ? Dès le lendemain de l'opération, une propagande bien agencée a clamé : Skorzeny et ses fidèles SS ont délivré Mussolini. Le train était sur les rails. Il y est encore. Mais est-il vraiment sur la bonne voie, aussi bien pour les hommes que pour les conditions de l'action ?

*

L'affaire débute le 25 juillet 1943. Le roi Victor-Emmanuel III a convoqué Benito Mussolini, chef du gouvernement depuis 1922. Dans la nuit, le Grand Conseil fasciste a désavoué le maître de fait du pays. Il répondait par là aux aspirations populaires devant les défaites successives : Ethiopie, Erythrée, Afrique du Nord et maintenant débarquement allié en Sicile[1]. Les Italiens sont las de la guerre et ils la voient surgir devant leur porte. Avec doigté, le souverain notifie au Duce qu'il n'est plus chef du gouvernement et que son successeur a déjà été désigné. A la sortie de l'audience royale, l'ex-dictateur est arrêté par les carabiniers.

Ce geste, impensable quelques jours plus tôt, place le nouveau gouvernement du maréchal Badoglio devant un dilemme difficile : que faire du prisonnier ? Les Alliés le réclament pour qu'il rende des comptes. Les Italiens se divisent à son sujet, même si la grande majorité lui est devenue hostile. L'homme a toujours des partisans. Il peut représenter une force à ne

pas sous-estimer. Devant le traitement réservé à leur partenaire, comment réagiront les Allemands ? La prudence, dans l'immédiat, commande à Badoglio de garder Mussolini avec soin en un endroit tenu secret afin d'éviter attentat, évasion, ou tentative pour le libérer.

Hitler a tout de suite appris le sort réservé à celui qu'il appelle son ami. Cette chute de son compère fasciste s'ajoute aux revers de 1943 : Stalingrad, Tunisie. La fiction de l'Axe Rome-Berlin tombe, d'autant que l'attitude des Italiens peut inquiéter. Ne vont-ils pas tourner casaque et changer de camp ? Tant d'éléments le laissent supposer, avec la guerre qui tourne mal.

Récupérer Mussolini permettrait de rétablir le lien, si artificiel soit-il, avec l'Italie. Il redonnerait un chef au camp des fascistes de la péninsule. Mais où est le Duce ? Où ses geôliers le détiennent-ils ?

D'ores et déjà, la situation générale, les combats en Sicile ont conduit à envoyer de forts contingents allemands en Italie. La Wehrmacht possède des moyens sur place. Le PC du maréchal Kesselring, commandant en chef sud, se situe à Frascati, à quelques kilomètres au sud-est de Rome. Le maître du III^{e} Reich a la possibilité d'intervenir au profit de Mussolini.

Le XI^{e} Fliegerkorps, grande unité de parachutistes, commence à arriver en Italie. Son chef, le général Student, a mené avec éclat les opérations de mai 1940 en Belgique et Hollande et de mai 1941 en Crète. Il se voit confier mission par Hitler de libérer Mussolini. Mais si Student est un vieux soldat ayant du métier, il n'a pas obligatoirement la tête politique. Pour s'assurer de ce côté, le Führer place auprès de lui un émissaire personnel acquis au national-socialisme. La désignation de ce personnage, appelé à entrer dans la panoplie des grands nervis du nazisme, se déroule dans des conditions apparemment irrationnelles.

Le 26 juillet, six officiers sont réunis dans la grande salle des cartes du Wolfschanze, le QG du Führer à Rastenburg, en Prusse-Orientale. Deux appartiennent à l'armée de terre, deux à la Luftwaffe, deux aux Waffen SS. Le moins élevé en grade est le Hauptsturmführer SS[2] Otto Skorzeny. Pourquoi Hitler s'attarde-t-il sur ce colosse balafré ? Est-ce parce qu'il appartient aux SS ? Est-ce parce qu'il respire la force, l'audace, l'esprit de discipline, l'enthousiasme ? Est-ce parce qu'il a répondu à une question délicate : « Que pensez-vous de l'Italie ? » par un : « Je suis autrichien, Mein Führer », lourd de sous-entendus !

Pourtant, rien jusqu'alors ne l'a fait plus particulièrement remarquer. Naissance autrichienne le 18 juin 1908. Jeunesse étudiante agitée. Il garde

en souvenir une large cicatrice au visage. Membre du parti nazi autrichien dans les années trente, il milite activement pour l'Anschluss. Ingénieur de son état, il demande en février 1940 à rejoindre une unité de Waffen SS, affirmant ainsi son orientation politique[3]. Blessé par un éclat d'obus en Russie, il est décoré de la croix de fer. Malade, il est évacué et poursuit une longue convalescence. Au début de 1943, il est désigné pour commander le bataillon ZBV Friedenthal, unité Waffen SS à « destination spéciale[4] ».

Si l'on en croit l'intéressé dans ses Mémoires, les propos du Führer ayant rapidement fait son choix sont explicites :

« Il faut savoir où le Duce est retenu prisonnier et le libérer. Voilà ce que j'attends de vous, capitaine Skorzeny. Je vous ai choisi parce que j'ai la conviction que vous pouvez réussir. Vous devez réussir cette opération, actuellement la plus importante de toute cette guerre. Bien entendu, le secret doit être absolu, sinon c'est l'échec. Cinq personnes seront informées. Vous serez muté à la Luftwaffe[5], à la disposition du général Student, qui vous mettra tout à l'heure au courant de certains détails. Je ne veux pas que l'Italie devienne un piège pour mes soldats, et tous ces faux amis doivent être mis dans l'impossibilité de continuer leur sale besogne. Je vous charge personnellement de découvrir au plus tôt l'endroit où Mussolini est retenu captif et de le tirer de là sain et sauf. Je vous demande de faire vite, très vite : vous devez comprendre qu'il y va de l'existence même du Duce. »

Skorzeny aurait donc reçu un pouvoir en bonne et due forme. Il tend à le faire penser. C'est aller un peu vite en besogne. Des affirmations du même style de Skorzeny, où existe la preuve formelle qu'il va trop loin, autorisent à douter du blanc-seing absolu qu'il prétend avoir reçu. Présentement, il est placé sous les ordres de Student qui, lui, général, possède un passé militaire bien connu et commande tous les parachutistes allemands d'Italie. Ces paras représentent une force entraînée et apte à réaliser des opérations de commando. Ils l'ont déjà prouvé. Du côté du ZBV Friedenthal, il en est tout autrement. Le principal atout est la fidélité SS. Celle-ci vaut à Skorzeny d'être nommé là en émissaire sûr, homme lige du Führer[6]. Pour le reste, le responsable numéro 1 sur le terrain de la libération de Mussolini se nomme Student.

Appelé à Rastenburg, Student y fait la connaissance de Skorzeny. Les deux hommes partent ensemble pour l'Italie, le SS se présentant en officier d'ordonnance du général. C'est un as de l'aviation, le capitaine Gerlach,

pilote personnel de Student, qui les conduira à Rome aux commandes d'un Heinkel 111.

Sur place, Skorzeny se fait rejoindre par une petite équipe d'une vingtaine d'hommes du ZBV Friedenthal, commandés par son adjoint, le lieutenant Radl. Sur l'aérodrome de Pratica di Mare, point de rassemblement général au sud de Rome, arrivent également les paras du 1er bataillon du Fallschirmjägerregiment 7, commandés par le major Mors. Bataillon des élèves parachutistes, des jeunes qui en veulent et déjà aguerris, encadré d'anciens de Crète. Cet ensemble constitue une troupe très solide.

Informé de se préparer à devoir intervenir pour libérer Mussolini, Mors s'empresse de récupérer des camions. Il les détourne plus ou moins de la 103e division italienne et les place en lieux sûrs. L'avenir lui donnera raison. Il disposera de la mobilité nécessaire.

Le chef du SD de Rome, l'Obersturmbannführer SS[7] Herbert Kappler, s'est mis en quête du lieu d'internement de Mussolini. Ses agents découvrent qu'il a été emmené dans l'île de Ponza, puis sur celle de La Maddalena, à la pointe méridionale de la Sardaigne. Le 18 août, Skorzeny effectue une reconnaissance aérienne du site. Son Heinkel 111, attaqué par deux chasseurs britanniques, s'abat en mer. Avec l'équipage, Skorzeny a la chance d'être récupéré par un croiseur auxiliaire italien chargé de surveiller les approches de La Maddalena. Bien qu'avec trois côtes cassées, il se sort bien de l'aventure. Y a-t-il eu des fuites, ou le gouvernement Badoglio est-il simplement méfiant ? Le 28 août, Mussolini est changé de résidence. 11 abandonne les bords de mer pour la montagne. Un hydravion l'enlève et le dépose sur le lac Bracciano. Après quoi une ambulance le conduit, par Aquila et la vallée de l'Acqua di San Franco, à Assergi, au pied du Gran Sasso, dans le massif des Abruzzes, à 100 kilomètres au nord-est de Rome. D'Assergi, le téléphérique le hisse sur le plateau du Campo Imperatore. Le seul hôtel de l'endroit, le Refugio Albergo, à 2112 mètres d'altitude, a été évacué par les clients et le personnel. « La plus haute prison du monde », dira Mussolini en découvrant le site où il est appelé à résider.

Student et ses deux collaborateurs dans ce dossier, Mors et Skorzeny, ont été pris de vitesse. Un indice les remet sur la bonne piste. A l'Albergo, le général Cueli, responsable de la sécurité du Duce, se déclare inquiet. Par souci réel ou pour se couvrir, il adresse par radio un télégramme chiffré au ministère de l'Intérieur : « Renforcez mesures de sécurité autour du Gran Sasso. »

Les craintes de Cueli semblent à priori peu justifiées. Le Refugio Albergo, gardé par 250 carabiniers, est accessible seulement par téléphérique. De chaque côté du plateau, se creusent des abîmes impressionnants ou se dressent des crêtes approchant 3 000 mètres. Dans la vallée menant d'Aquila à Assergi, point de départ du téléphérique, des postes de garde ont été installés. Comment défier un tel cadre et une telle protection ?

Le message de Cueli est intercepté et décrypté par les Allemands. Des recoupements confirment. *Un personnage important réside au Refugio Albergo*. Tout le plateau a été déclaré zone d'entraînement militaire et interdit.

Pour compléter l'unique documentation, à usage touristique, sur les lieux, Skorzeny effectue un vol à haute altitude, afin de ne pas attirer l'attention. L'avion donne l'impression d'être en mission de liaison. Au passage, Skorzeny prend des photos dans des conditions dont il se complaira – affabulation ou réalité ? – à rapporter le côté scabreux...

Ces clichés laissent apparaître à côté du Refugio Albergo une prairie « parfaitement plate ». On constatera, à l'expérience, qu'elle est sérieusement pentue.

En toile de fond, durant ces études et préparatifs, les événements politiques et militaires se précipitent.

Le 3 septembre, les Britanniques de Montgomery débarquent à la pointe de la Calabre. Le 8, le gouvernement Badoglio signe l'armistice et lâche l'Allemagne. L'article 7 de la convention prévoit la remise de Mussolini aux Alliés. Le lendemain 9, les Américains de Clark débarquent à leur tour à Salerne, au sud de Naples. La mise hors course de l'Italie comme belligérant aux côtés de l'Allemagne paraît bien engagée.

Le 10 septembre à 15 heures, Student fait le point avec Mors et Skorzeny. Le doute n'est plus permis : Mussolini est au Gran Sasso. Mais comment accéder rapidement à l'hôtel où il est détenu sans mettre sa vie en danger... L'ordre aurait été donné de le supprimer en cas d'irruption des Allemands. Mors, le para, a son idée sur la question. Un parachutage ? Hors de question. La « prairie », seule DZ possible, est de dimensions trop modestes. La majorité des parachutistes se fracasseraient dans les précipices ou sur les pentes escarpées en bordure. Un parachutage sur Assergi, point de départ du téléphérique, ne donnerait rien. La défense, au Campo

Imperatore, serait alertée et aurait des cibles faciles sur les hommes montant par les bennes.

Il n'est qu'une solution : des planeurs. Mors se montre plus précis :

« Une dizaine est nécessaire. Elle autoriserait une compagnie, celle du lieutenant von Berlepsch, le plus mordant de mes adjoints, à arriver à pied d'œuvre. Elle se poserait sur le terrain dégagé à côté de l'hôtel dont elle se rendrait rapidement maîtresse. Elle assurerait ensuite la garde du Duce en attendant la relève. Car, simultanément, avec le reste de mon bataillon, deux compagnies de paras, une compagnie de blindés et une compagnie lourde, j'occupe le fond de la vallée et le départ du téléphérique. J'ai déjà rassemblé les véhicules à cet effet. »

Student est convaincu. L'idée des planeurs lui plaît. Il sait par expérience ce qu'il est possible de réaliser avec de tels engins. Il demande aussitôt des planeurs en France.

Le lendemain, à un nouveau briefing, Skorzeny apporte une idée de son adjoint Radl : faire accompagner le commando attaquant le Gran Sasso par un haut dignitaire de la police italienne. Sa présence pourrait inciter les carabiniers à hésiter à utiliser leurs armes. Le nom d'un certain général Soleti, patron des forces de police militarisées, est avancé. Il serait à Rome.

Skorzeny demande également à participer avec ses hommes à l'expédition. Student accepte en mettant les points sur les i : il est le responsable de l'opération. Von Berlepsch sera le patron sur le terrain, même si son grade est inférieur à celui de Skorzeny. Pour Skorzeny, une seule mission essentiellement politique : ramener Mussolini à Hitler.

Douze planeurs à neuf – sans compter les pilotes – donnent un effectif global de 108. Dix seront occupés par des paras de la 1re compagnie. Deux par des gens du ZBV Friedenthal. Le commando Gran Sasso est d'abord et avant tout un commando de parachutistes. Ils représentent un peu plus des quatre cinquièmes (90 sur 108).

*

Estimant inutile de traîner, Student fixe l'opération au 12 septembre, dès l'arrivée des planeurs. Une question le préoccupe : le retour sur Rome. Par la route, il y a 236 kilomètres dans une région contrôlée par les Italiens. Plusieurs formules sont en conséquence envisagées :

– s'emparer de l'aérodrome d'Aquila, à 20 kilomètres, d'où Mussolini pourrait être enlevé par avion ;

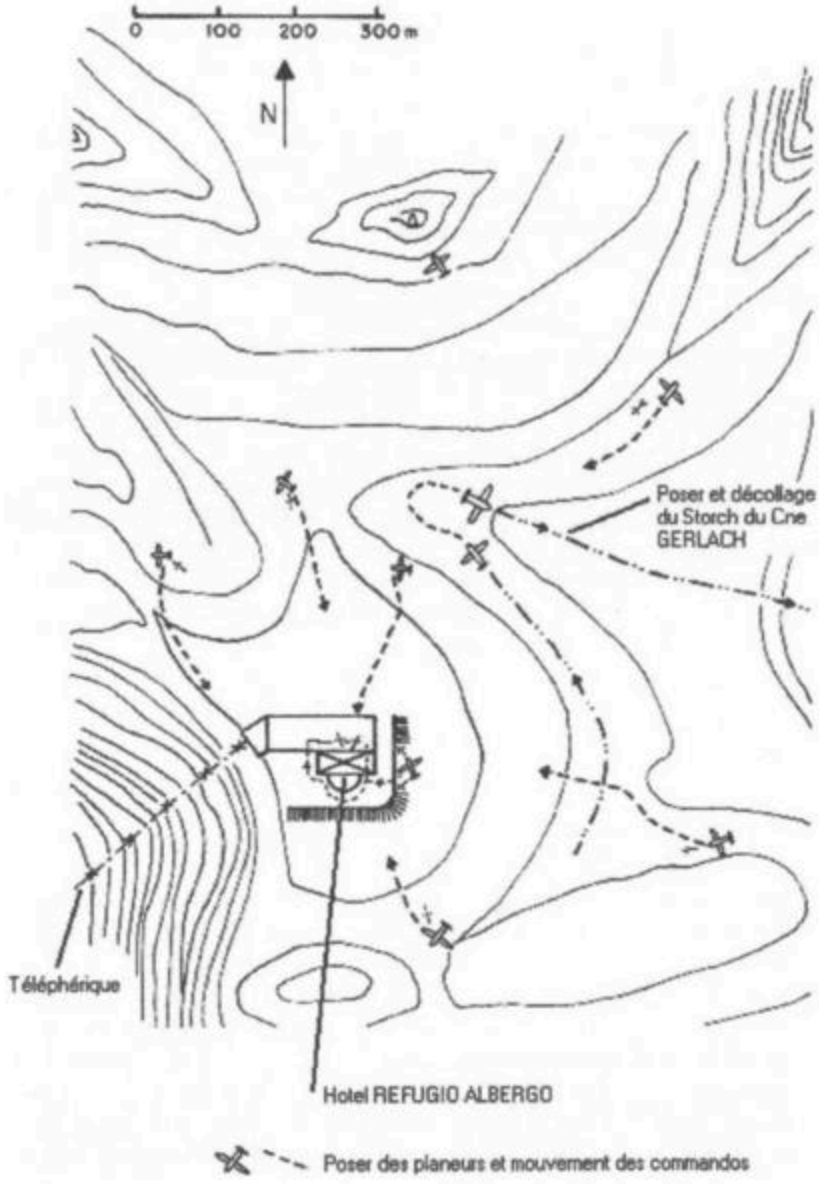
– poser un Fieseler Storch dans la vallée, au départ du téléphérique, là encore pour enlever le Duce ;

– enfin, ultime recours acrobatique, Gerlach se pose, si possible, au Gran Sasso et en repart avec Mussolini.

Les circonstances, en final, commanderont.

*

Le Gran Sasso



12 SEPTEMBRE 1943

2 heures du matin. La colonne motorisée Mors part pour Aquila et Assergi. Des accrochages opposent Allemands et Italiens vers Tivoli, à 20 kilomètres au nord-est de Rome. L'itinéraire initial s'allonge. 300 kilomètres au lieu de 200.

5 heures du matin. Parachutistes de von Berlepsch et gens de Skorzeny commencent à se préparer sur le terrain de Pratica di Mare. Les planeurs

sont annoncés avec du retard, à cause de la météo. Ils ne seront là que vers 11 heures.

8 h 30. Von Berlepsch s'inquiète. Le général Soleti, pressenti pour les accompagner, devrait être là. Il débouche enfin, conduit par Radl. Student le reçoit avec égards et le remercie de sa participation à une mission dont il lui révèle l'objet. Il serait là sur ordre express du Führer. Le général italien se déclare flatté et espère, dit-il, éviter par sa présence une effusion de sang.

11 heures. Arrivée des planeurs du 12 Staffel Luftlande-Geschwader, en provenance de Valence (France). Plein de carburant des Henschel 126 de remorquage[8]. Briefing de tous les pilotes. Les planeurs sont des DFS 230, du type de ceux qui se sont posés à Eben-Emael.

12 heures. Alerte aérienne. Quelques bombes tombent sur la piste.

13 heures. Décollage. Les planeurs doivent se poser dans un ensellement, la « fameuse prairie », à quelques dizaines de mètres de l'hôtel. Les n^{os} 1 et 2 fourniront les équipes de mitrailleurs chargés d'assurer la protection. Von Berlepsch a pris place dans le n^{o} 5 afin de conduire l'assaut avec les éléments de tête. Skorzeny et Soleti ont embarqué dans le n^{o} 3, prévu arriver sur le flanc gauche. Ainsi le général italien apparaîtra d'entrée pour intimer aux carabiniers de ne pas réagir.

« Les moteurs démarrent, nous roulons sur la piste, puis je sens que nous décollons. Lentement, en décrivant de larges courbes, nous nous élevons, notre caravane se forme et met le cap au nord-est. Le temps paraît idéal pour notre entreprise : d'immenses cumulus blancs flottent à environ 3 000 mètres d'altitude. Aucun vent ne disperse ces masses de nuages, nous allons donc atteindre notre destination sans avoir été repérés, et pourrons plonger brusquement sur notre objectif[9]. »

Skorzeny dans son récit oublie de signaler que les deux derniers planeurs capotent au décollage à cause des cratères de bombes. Pourquoi ? Est-ce parce qu'ils transportent des parachutistes sur le compte desquels il n'est guère loquace ?

Bien qu'à 3 000 mètres d'altitude il fasse très chaud, dans les étroites carlingues sous le soleil, Soleti, non habitué à ce genre d'aventure, est malade. « Il est devenu aussi vert que son uniforme », écrira Skorzeny à son sujet.

La formation traverse la zone nuageuse. A la sortie, le lieutenant Meyer, le pilote du n^{o} 3, annonce que les n^{os} 1 et 2 ne sont plus en tête[10]. Skorzeny

se retrouve leader de la formation. Une belle aubaine pour l'Autrichien. Elle lui permettra de se poser quelques secondes avant von Berlepsch. Avec son poignard, il a découpé quelques orifices dans la toile pour observer le terrain. 5 000 pieds au-dessous, se distingue la colonne motorisée Mors remontant d'Aquila vers Assergi.

14 heures. Mors, en bas, après un rapide combat, a forcé le barrage devant Assergi. Pour les pilotes, le Refugio Albergo apparaît, masse semi-circulaire calée sur le plateau.

Les câbles de remorquage sont largués. Un grand silence s'établit. Meyer cherche la « prairie » où il doit se poser. Elle est bien là, mais singulièrement abrupte.

« Aussi près de l'hôtel que possible », hurle Skorzeny.

La suite, c'est lui qui l'a relatée. Naturellement, il se donne la primeur. Sa position dans le premier planeur au sol la lui confère un peu. Pas totalement ! Dans son récit, il oublie singulièrement les autres, les paras de von Berlepsch qui par leur nombre et leur rush assureront le succès général.

Meyer a basculé son planeur vers la gauche. La terre monte vite. Libération du parachute de freinage. Heurt à l'impact avec le sol. Craquement de l'appareil qui glisse sur quelques mètres et s'immobilise. Il est à 15 mètres du Refugio Albergo. Les autres planeurs, presque au même moment, s'écrasent à quelques dizaines de mètres de l'hôtel, côté opposé.

Tout se déroule très vite. Les hommes jaillissent des planeurs. Menaçants, fusil d'assaut FG 42 à la main, ils crient *« Mani in alto »* (mains en l'air) aux sentinelles stupéfiées par cette irruption inopinée.

Skorzeny fonce à foulées puissantes. Une terrasse, haute de trois mètres, barre l'accès à l'entrée. Elle est escaladée d'un bond. Deux mitrailleuses, en batterie dans un angle, sont rapidement renversées.

A une fenêtre du premier étage de la façade principale un visage se montre : Mussolini.

« Duce, éloignez-vous de la fenêtre », hurle Skorzeny qui craint de mauvaises rafales.

Dans le hall du Refugio Albergo, les Allemands, à coups de crosse, se fraient sans douceur un passage au milieu des carabiniers. Tous continuent de crier : *« Mani in alto. »* Soleti a suivi le mouvement. Lui aussi ordonne à ses compatriotes de ne pas tirer.

La soudaineté brutale de l'intervention, les ordres lancés d'un ton qui n'admet pas de réplique, paient. Personne ne tire. Seuls quelques coups de

feu se percevront un peu plus tard. Qui ? Pourquoi ? Des sentinelles apeurées ou plus courageuses, peut-être.

Pourtant, les assaillants ne sont pas nombreux. Quatre planeurs manquent. Un cinquième s'est écrasé avec des blessés. Un sixième a atterri à plus de 300 mètres. Au total, ils sont à peine une soixantaine, pilotes compris, à se précipiter vers le Refugio Albergo. Ils ont pour eux leur ardeur farouche, leur armement impressionnant. Côté italien, l'ambiance n'est pas à en découdre avec ces combattants qui savent faire parler la poudre.

A l'intérieur du bâtiment, l'escalier est avalé quatre à quatre. Skorzeny, avec ses grandes enjambées, arrive l'un des premiers sur le palier. Une porte lui fait face. Il l'ouvre. Mussolini est là en compagnie de deux officiers italiens. Sommés sans ménagements de sortir, les deux Italiens sont immédiatement remplacés par deux sous-officiers allemands qui assurent aussitôt la garde.

Les propos échangés en cet instant sont-ils ceux que rapporte Skorzeny ?

« Duce ! Le Führer m'a envoyé pour vous libérer !

– Je savais que mon ami Adolf Hitler ne m'abandonnerait pas. »

On peut douter de la véracité de ces phrases. Elles sentent trop le langage convenu après coup.

*

Les Allemands sont maîtres des lieux. Le colonel italien, commandant la garnison, se plie à l'injonction de se rendre. Un drapeau blanc est accroché à la fenêtre de la chambre de Mussolini. Le général Cueli, en civil, se manifeste à son tour. Il s'incline devant le fait accompli.

Au bas du téléphérique, Mors a reçu le message radio annonçant le parfait déroulement. Une question l'obsédait :

« Vivant ou mort ?

– Vivant ! »

A 14 h 17, avec 20 paras, Mors grimpe dans une benne du téléphérique. Au débarcadère, von Berlepsch, très digne, monocle à l'œil, l'attend pour lui rendre compte. Mission parfaitement accomplie. Une impression frappe tout de suite le chef des parachutistes : que le Duce a vieilli ! Avec sa barbe de plusieurs jours, il paraît vingt ans de plus (il en a alors 60). Il flotte dans un vieux costume civil, bleu et râpé.

Mors se présente « en tant que chef responsable de l'entreprise et commandant des troupes engagées ». Il dit vrai. Le hasard seul a voulu que Skorzeny débouche en tête dans l'hôtel. Le patron du commando Gran Sasso est le lieutenant von Berlepsch. Le chef de l'ensemble est le major Mors, officier le plus élevé en grade. Il a fourni le gros de l'effectif des planeurs qui se sont posés près du Refugio Albergo.

A la demande du Duce, Mors ordonne de se contenter de désarmer les Italiens, sans les retenir prisonniers. Ils ne montrent du reste aucune tension belliqueuse. Ils se comportent en spectateurs. Seul Cueli est surveillé.

Vient le moment des photographies. Le lieutenant von Kayser, correspondant de guerre, a été prévu à cet effet. Il est monté par le téléphérique. Avec sa haute taille et sa forte carrure, Skorzeny qui a su se pousser des coudes apparaît sur le devant des photos. Mors, une tête de moins que le SS, se profile moins bien. Mussolini, avec son feutre et son pardessus, a petite mine. Les vainqueurs, en tenue bariolée de parachutistes, bardés de grenades et de bandes de mitrailleuses, rappellent qu'il s'agissait d'une opération de guerre. Même si elle n'a pas connu de pertes graves, à part le planeur n° 8 qui s'est lourdement écrasé au sol, occasionnant quelques blessés légers.

Si Mussolini est libre, il est à ramener à son « ami » Hitler. Par quels moyens ? Heinkel 111 à Aquila ? Fieseler Storch dans la vallée près d'Assergi ? La liaison radio avec Aquila s'avère défaillante. Rien à faire de ce côté. Le Fieseler Storch de la vallée casse son train à l'atterrissage et ne peut reprendre l'air dans l'immédiat. L'évacuation du Duce ne reste possible que par le Fieseler Storch de Gerlach, qui tournoie au-dessus du Refugio Albergo. Il était l'ultime recours et son pilote est fidèle au rendez-vous. Allemands et Italiens se mettent à l'ouvrage pour dégager un semblant de piste sur 60 mètres de long[11]. Mussolini lui-même aurait participé, poussant un ou deux blocs de pierre. Avec maîtrise, Gerlach se pose dans ce mouchoir de poche.

Gerlach n'a pas froid aux yeux. Il vient de le prouver dans son poser acrobatique en altitude et en terrain escarpé. Mais il n'est pas d'accord lorsqu'il voit Skorzeny s'installer dans l'appareil. Deux, c'est beaucoup. Trois sont impossibles. Et le SS n'est pas un poids plume.

La discussion est vive. Skorzeny s'appuie sur l'ordre reçu personnellement du Führer. Il doit revenir avec le Duce ! Gerlach finit par se laisser convaincre. Il lance son moteur à plein régime. Douze hommes

retiennent l'avion et le lâchent au signal du pilote qui au même moment libère les freins. Au bout du semblant de piste, le vide. Le Storch commence à rouler, gagnant de la vitesse sous les « Heil ! » et les « Evviva ! » de tous les spectateurs allemands et italiens.

Cette fois, Skorzeny dit certainement vrai :

« Je retiens ma respiration, j'attends le fracas, l'écrasement inévitable. Le sifflement de l'air autour des ailes s'accentue, devient hurlement. J'ouvre les yeux au moment où le pilote vient de redresser l'avion et le redresse lentement à l'horizontale. Nous sommes tous les trois très pâles... »

Gerlach, habilement, a laissé son avion plonger et a donné du manche. Le Storch, dans sa chute, moteur aidant, a pris de la vitesse et gagné de la sustentation. Un peu avant le fond de la vallée, son pilote l'a rétabli.

Cap sur Pratica di Mare, où trois Heinkel 111 étaient en attente. Une autre opération, de propagande celle-là, commence.

Le Heinkel 111, avec Mussolini et Skorzeny, atteint Vienne à la nuit. Le Duce part pour son hôtel où Hitler s'empresse de lui téléphoner pour le féliciter. Skorzeny devient le héros du jour. Hitler le nomme commandant et lui décerne la Ritterkreuz (croix de chevalier de la croix de fer). La presse s'empare de l'événement avec ses propres commentaires. Le Duce a été libéré par des parachutistes SS, sous commandement SS, avec de lourdes pertes.

La légende s'installe. Les photographies étalent le visage de Skorzeny reçu et décoré par le Führer. *Signal*, le magazine allemand paraissant en français, illustre sa une d'un dessin montrant l'assaut du Refugio Albergo avec Skorzeny en médaillon. D'autres dessins imaginent le piqué vertigineux du Fieseler Storch dans l'abîme. Dans tous les comptes rendus, rien sur Student, sur Mors, sur von Berlepsch. Il n'en est que pour les SS et Skorzeny, l'homme de Hitler.

Après la guerre, Mors, Student s'efforceront de rétablir la réalité des faits. Student, le 1er avril 1952, devant un auditoire d'anciens parachutistes, n'hésitera pas à qualifier la version nazie de « contrevérité historique » et d'ajouter : « Skorzeny, dans cette affaire, n'était qu'un subordonné, un petit rouage du mécanisme comme tous les autres qui ont pris part à l'opération. »

Trop tard ! Le pli était pris. Skorzeny, dans ses Mémoires[12], ne se prive pas pour se présenter comme l'homme du commando du Gran Sasso.

Presque tous les récits de la journée du 12 septembre 1943 reprennent sa version.

*

La « contrevérité » n'enlève rien à la valeur humaine de l'action, plus sportive que militaire, car il n'y eut nulle réaction italienne. L'habileté des pilotes de planeurs, la hardiesse des acteurs s'embarquant pour une aventure et dans un décor à hauts risques, la pugnacité manifestée pour contrer toute tentative de résistance, la maîtrise de Gerlach pour enlever et rétablir son Storch sortent de l'ordinaire et relèvent de l'exploit. Il est juste de mentionner que Skorzeny a pris sa part de risques. Il était dans les planeurs. Dans son envol avec le Duce, il jouait sa vie à pile ou face.

La propagande nazie a tout faussé. Elle n'a prôné que ceux qui servaient un régime et oublié ceux qui aspiraient avant tout à servir leur pays. Un homme en a été le grand bénéficiaire : le supposé libérateur de Benito Mussolini, le Sturmbannführer SS Otto Skorzeny. Sa fortune date du Gran Sasso.

*

Sur le plan politique, la libération du Duce permet à Hitler un formidable bluff. Elle autorise la fiction d'une Italie fidèle restant aux côtés de l'Allemagne. Elle conduit à ce titre à la constitution sous l'autorité de Mussolini de la République sociale italienne, Etat croupion à la traîne du III^{e} Reich.

L'histoire ne se refait pas. Si Mussolini n'avait pas été libéré le 12 septembre 1943, sans doute aurait-il connu un autre destin que celui de la rafale vengeresse d'un militant communiste, le 28 avril 1945.

---

1 Sans parler des pertes italiennes à l'Est, en particulier à Stalingrad.

2 Equivalent de capitaine dans les SS.

3 Toute sa vie, Skorzeny se présentera en Waffen SS et non comme un SS, c'est-à-dire, pour lui, comme un soldat et un combattant. C'est oublier la politisation extrême des Waffen SS et la fidélité de Skorzeny au Führer, notamment lors de l'attentat du 20 juillet 1944.

4 Ce bataillon est encore embryonnaire et comporte environ 300 hommes à 85 % allemands, tous volontaires et appartenant aux Waffen SS. Après la libération de Mussolini, Skorzeny, devenu un personnage connu, lui donnera essor et en fera l'instrument essentiel des commandos qu'il sera appelé à diriger (il élargira le recrutement hors Waffen SS).

5 Les paras relèvent de l'armée de l'air. Il en fut de même en France aux origines.

6 Dans le même esprit, Hitler a ordonné le 26 juillet le transfert en Italie du SS Panzerkorps, arguant : *« Il me faut des divisions politiquement sûres. »* (Dans la pratique, suite à une offensive soviétique, seule la division Liebstandarte Adolf Hitler partira pour l'Italie.)

7 Equivalent de lieutenant-colonel.

8 Monomoteur de reconnaissance. Vitesse 320 km/h. Equipage 2 hommes.

9 Otto Skorzeny, *Mémoires*, OC.

10 Ils seront contraints de faire demi-tour.

11 Le F1 156 Storch peut atterrir sur 15 mètres et décoller sur 50.

12 Un passage, parfaitement contrôlable de ses Mémoires, est révélateur de cette affabulation constante. Skorzeny écrit : « Finalement, après bien des hésitations, Gerlach se rend à mes arguments. Soulagé, je donne mes ordres à Radl. Ils n'emmèneront comme prisonniers de guerre que le général capturé et celui qui m'avait accompagné ; quant aux autres officiers et hommes, nous les laisserons, désarmés, à l'hôtel. Comme le Duce m'a déclaré avoir été traité très convenablement, je n'ai aucune raison de ne pas me montrer généreux. Afin de prévenir un sabotage éventuel du téléphérique, j'ordonne que deux officiers italiens prennent place dans les bennes à chaque voyage. Lorsque tous nos hommes auront gagné la vallée, ils endommageront les machines du téléphérique de telle manière qu'une remise en état immédiate soit impossible[13]. » Or qui commande à cette heure au Gran Sasso ? Mors et non Skorzeny. Le major est sur le plateau depuis longtemps et c'est lui qui règle toutes les dispositions du départ.

13 *Les missions secrètes de Skorzeny*, OC, p. 101.

Chapitre XXI

COMMANDO CONTRE LE *TIRPITZ*
Opération Source
20-22 septembre 1943

Le commando réussi sur Saint-Nazaire a écarté la menace de la présence du *Tirpitz* dans l'Atlantique. Les fjords norvégiens septentrionaux procurent au cuirassé géant des havres que le littoral, du golfe de Gascogne au Kattegat, ne lui offre pas. Ce positionnement excentré n'est pas, curieusement, sans certains avantages. Il permet à l'occasion des raids dévastateurs contre les convois de Mourmansk, tout en contribuant à la défense de l'espace norvégien. Ce point a valeur essentielle pour Hitler. Persuadé que la Norvège tombe sous le coup d'un risque d'invasion, il l'a définie[1] « Région du destin ». L'occupation de la Norvège méridionale donnerait effectivement aux Alliés un tremplin rapproché pour accéder au cœur de l'Allemagne. C'est oublier toutefois que la Norvège, montagneuse et coupée, se prête très mal au déploiement des blindés. Resterait en outre à traverser le Kattegat et la Baltique. La menace sur les convois partant ravitailler l'URSS pour Mourmansk est toujours d'actualité. Le *Tirpitz*, en juillet 1942, a participé à l'interception du convoi PQ 17 : 24 navires marchands détruits sur 34. Sanction de ce désastre maritime, les convois sur Mourmansk ont été partiellement interrompus.

Pour la Grande-Bretagne, le *Tirpitz*, frère jumeau du célèbre *Bismarck*, continue de s'affirmer un adversaire dont il faut supprimer le danger. Le 16 février 1943, Churchill, qui a l'œil sur tout, admoneste ses grands chefs de service, du responsable des opérations combinées au commandant en chef de l'aviation de bombardement :

« Avez-vous abandonné toute idée d'attaquer le *Tirpitz* pendant qu'il est mouillé à Trondheim ? On nous a beaucoup parlé de cela, il y a cinq mois, mais il n'en est rien sorti. Quatre ou cinq plans au moins étaient à l'étude. Il

est vraiment honteux que les Italiens se montrent tellement supérieurs à nous dans l'attaque des navires au mouillage.

Qu'est-il advenu des “Chariots” et des mines remorquées ? Je vous serais très obligé d'examiner la situation et de me soumettre un rapport. C'est terrible de voir ce prix qui nous attend et que personne ne soit capable de trouver le moyen de l'économiser. »

Ce que le Premier ministre veut, ses subordonnés le veulent. Le principe de la destruction du *Tirpitz* est relancé, mais comment l'atteindre ? Bataille navale classique, bombardement aérien ou commando par sous-marin de poche ?

Les services de renseignement britanniques localisent le *Tirpitz* avec précision. Photographies aériennes, résistance norvégienne, Ultra[2] leur fournissent des informations fiables. Le cuirassé s'abrite dans un fjord et sort rarement de sa retraite. Hitler est pour beaucoup aux origines de cette immobilité. Le Führer ne croit plus aux navires de ligne. Il les compare aux unités de cavalerie devenues superflues dans une guerre et ne s'en cache pas : « Cette cavalerie de la mer doit disparaître elle aussi. Je vais la mettre à la ferraille et me servir de son matériel pour des utilisations plus efficaces. »

Le maître du Reich préfère de loin les sous-marins. Il peut mener avec eux cette bataille dont Churchill écrira dans ses Mémoires : « La seule chose qui m'effraya vraiment pendant la guerre fut le péril sous-marin. »

Le remplacement à la tête de la Kriegsmarine de Raeder, amiral vieille école, par Doenitz, le 30 janvier 1943, s'inscrit dans cette logique hitlérienne. Doenitz est avant tout l'homme des U-Boote.

Résultat pratique, Hitler, par choix stratégique et devant ses problèmes de logistique, limite les moyens accordés aux mastodontes de la mer. Leurs effectifs diminuent (le *Tirpitz* est amputé de 500 marins sur 2 500). Les tonnages en carburant sont limités. Outre des sorties raréfiées, le *Tirpitz* se retrouve dans l'incapacité de changer fréquemment de mouillage. Il n'en est que plus aisément localisable par les Britanniques.

Cette situation explique les décisions prises à Londres.

La perspective d'affronter en haute mer un navire s'y aventurant fort rarement s'avère aléatoire. La Navy, du reste, n'est pas favorable. Elle sait le *Tirpitz* doté d'un puissant blindage et difficile à blesser autrement que du ciel. A l'Amirauté, la destruction en mai 1941 du *Bismarck* est regardée

comme un coup heureux. Ce précédent qui a coûté cher avec la disparition du *Hood* n'est pas à renouveler[3].

Un bombardement aérien s'annonce délicat. Les fjords norvégiens sont très encaissés. Le *Tirpitz* est d'ordinaire ancré à flanc de montagne, ce qui rend son approche difficile. Il faut encore tenir compte de la DCA et des distances pour un vol depuis l'Ecosse.

Après mûre étude, une seule forme d'attaque paraît possible : par sous-marins. Dans cette éventualité, les Allemands ont multiplié les obstacles pour pénétrer dans l'intérieur des fjords : filets, navires de protection... Toutes ces défenses plus les difficultés de navigation dans des bras de mer étroits et sinueux ont une conséquence inattendue : les Allemands, devant les obstacles à surmonter, ne croient qu'à moitié à une incursion sous-marine. Ils ont même tendance à relâcher leur attention de ce côté.

Dans l'autre camp, on sait, par expérience amère, ce qu'il est possible de réaliser en surmontant les écueils dressés. Les Italiens l'ont prouvé à Gibraltar et à Alexandrie. Stimulée par ses revers, la Navy s'est lancée à son tour dans l'étude de la réalisation de sous-marins de poche.

Elle a commencé par construire des « Chariots », engins s'assimilant étrangement aux maiali italiens (la récupération de quelques exemplaires de ces derniers à Gibraltar et Alexandrie a été fort utile...). Le prototype sorti au milieu de 1942 diffère très peu des modèles utilisés par la Decima Flottiglia. 7,62 m contre 6,7 m, mais même diamètre et même déplacement, la charge explosive étant légèrement plus forte (700 livres, soit 318 kilos).

En octobre 1942, ces Chariots ont lancé l'opération Title contre le *Tirpitz*, alors amarré dans le fjord de Trondheim (400 kilomètres au nord d'Oslo).

Le 26 octobre, un cotre norvégien en bois, l'*Arthur*, est parti des Shetland. Il est censé transporter de la tourbe combustible, couramment employée en Norvège. A bord, il n'y a pas uniquement de la tourbe ; mais deux Chariots sont arrimés sur le pont, camouflés sous des filets de pêche. L'équipage, quatre marins norvégiens sous le commandement de Leif Larsen, est accompagné de six Charioters anglais. Une cache leur a été aménagée dans la cale.

La mer est rude, parcourue par de longs rouleaux de houle. Le petit bâtiment tangue sans relâche. Les passagers rendent tout ce qu'ils ont avalé, mais ce mauvais temps aide l' *Arthur* à avancer furtivement.

Après quarante-huit heures d'une traversée de cauchemar, les montagnes enneigées de la péninsule norvégienne se profilent. Larsen reconnaît les

crêtes dominant la petite ville de Bud. L'entrée du fjord de Trondheim est à 80 kilomètres. La route se poursuit cap au nord-est, en longeant la côte avec précaution.

Au matin du 29, un avion allemand, suivi peu après par un Messerschmitt, pique sur le cotre. Les pilotes veulent-ils s'amuser, impressionner ou montrer leurs talents ? Durant plusieurs heures, ils ne cessent de virevolter autour du bateau au grand dam de Larsen qui voit le travail prévu retardé. La nuit arrive. La mise à l'eau des Chariots sera pour le lendemain.

Vendredi 30, 5 heures. *L'Arthur* a trouvé un bief isolé. Les deux hommes-grenouilles, Brewster et Evans, se mettent à l'ouvrage. Ils plongent pour fixer les deux Chariots à la coque, deux mètres sous la ligne de flottaison. La manœuvre n'est pas simple. Larsen ne pourra remettre en route qu'à 14 heures.

Le moteur tournait à un rythme régulier. Sans préavis, en fin de soirée, il donne des signes de faiblesse, hoquette et cogne. L'objectif est encore beaucoup trop loin pour larguer les Chariots. Heureusement, Larsen a des amis dans un petit port proche. Un forgeron prête ses outils.

Samedi 31, 7 heures. Le moteur a reçu une réparation de fortune mais sans garantie. Il ne saurait aller très loin.

9 heures. L'*Arthur* s'éloigne lentement du quai ami où il avait accosté. Les Britanniques se sont enfermés dans leur cache. Le cotre pénétrera bientôt dans des eaux sévèrement contrôlées.

10 heures. La petite ville d'Adgenes, qui avec sa forteresse commande l'ouverture du fjord de Trondheim, défile sur tribord. Le rivage est bourré de batteries d'artillerie et de postes d'observation.

Le chenal s'est resserré. Un chalutier allemand armé d'un canon pointé à l'avant surveille les passages. L'*Arthur* doit se ranger contre lui et stopper. Contrôle ! Un enseigne de vaisseau monte à bord : « Papiers ! »

Les papiers sont en règle. La visite de la cale ne décèle rien. La tourbe ne prête pas à attention. L'*Arthur* peut reprendre sa navigation. Heureusement que l'hélice brouille la mer à côté de lui. Impossible de discerner la masse des Chariots, pourtant à faible profondeur.

Le fjord connaît une intense activité : barques de pêche, cargos, caboteurs montent et descendent. Les Britanniques ont été libérés de leur retraite inconfortable mais se gardent de paraître sur le pont.

17 h 45. La nuit tombe. L' *Arthur* double la balise de Rod-Bergé. Au loin se distinguent les lueurs de Trondheim. Le *Tirpitz* n'est plus qu'à une quinzaine de milles. Chaque minute, chaque tour d'hélice en rapprochent. Les quatre hommes-grenouilles qui vont enfourcher les Chariots commencent à s'équiper.

Au-delà de Rod-Bergé, le fjord s'évase en bifurquant vers le nord-est. Dans le couloir précédent, fortement encaissé, la houle s'était calmée. Aucune analogie avec les journées passées où l'*Arthur* ballottait de droite à gauche. La remontée vers Trondheim s'assimilerait presque à une croisière touristique permettant d'admirer les sommets neigeux, les rives abruptes, les bourgades coquettes plantées dans les creux.

Ce calme était trop beau. Parvenu dans une zone moins abritée, l' *Arthur* tombe sur des vagues qui grossissent. Il tosse et tangue.

Soudain, une lame plus forte, suivie d'une autre, le soulève de l'avant. Larsen inquiet hurle de ralentir. Il a ressenti un grondement bizarre. Il comprend très vite. Les câbles de remorquage, sous la coque, flottent avec du mou. Les Chariots, sous les coups de la mer, ont rompu leurs amarres. Que sont-ils devenus ? Ils sont très certainement partis vers le fond, à moins qu'ils n'aient été entraînés par des courants.

C'est la catastrophe ! Avoir traversé la mer de Norvège, bravé les mines et les contrôles allemands pour se retrouver les mains nues dépossédés de leur engin de guerre !

Il faut se résigner. Le moteur n'en peut plus. L'absence de documents en règle interdit de franchir les barrages de sortie du fjord. Une seule ressource pour sauver les hommes : saborder l' *Arthur* et gagner la Suède par l'intérieur des terres. La frontière se situe à environ 80 kilomètres. Larsen connaît les lieux. Il guide son navire vers des eaux plus calmes, dans une crique protégée au nord-est de Trondheim. En deux voyages de dinghy, il met tout le monde à terre. Chacun emporte son pistolet et des vivres.

Avant de partir définitivement, à un demi-mille de la côte, Larsen ouvre deux vannes. L'eau monte dans la cale. L'*Arthur* s'enfonce et disparaît. Il est minuit. Les cœurs sont tristes. Avoir échoué si près ! Mais le salut interdit les états d'âme et impose de marcher. A l'aube, d'une hauteur où ils ont trouvé un havre précaire pour passer la journée, les dix hommes aperçoivent dans les fonds le *Scharnhorst* embossé dans le fjord. Le *Tirpitz* est invisible ; mais il n'est pas loin, dissimulé par un promontoire...

Une colonne de dix serait trop aisément repérable. Larsen scinde l'effectif en deux. Un groupe derrière lui, un autre derrière l'enseigne de vaisseau Brewster avec le Norvégien Djörnöy comme guide. Le 5 décembre, ils seront en Suède. Sauf un. Evans a été blessé et intercepté par une patrouille un peu avant la frontière. En application de l'ordre anticommando du 18 octobre 1942 du Führer, Keitel, chef de l'OKW, fera le 19 janvier 1943 passer Evans[4] devant un peloton d'exécution. 11 paiera ce crime – et d'autres – sur la potence de Nuremberg, le 16 octobre 1946.

*

La tentative avec les Chariots n'a pas été concluante. L'Atlantique, la mer de Norvège avec leurs eaux froides et leurs tempêtes exigent un matériel beaucoup plus résistant que celui employé en Méditerranée (les distances sont également supérieures). En conséquence, les Britanniques se sont lancés dans la fabrication de véritables sous-marins de poche, des « midgets », de conception éloignée d'un maiale ou d'un Chariot.

En fait, un premier spécimen était sorti au début de 1942. Ayant donné satisfaction et légèrement amélioré, il a été suivi d'une série de 12 appareils dits de classe X-5. Un X-5 est un authentique submersible. Long de 15 mètres, d'un déplacement de 30 tonnes et d'une vitesse de 5,5 nœuds en immersion, il accueille un équipage théorique de quatre hommes. Son rayon d'action de 1320 miles nautiques avec deux charges explosives de 4 400 livres (1 996 kilos) lui confère la possibilité de mener une attaque de très loin. Il n'est pas handicapé par les servitudes des engins montés par des hommes-grenouilles. Particularité intéressante, un sas permet à un plongeur de sortir ou entrer. C'est une possibilité d'envoyer quelqu'un à l'extérieur pour se dégager d'un mauvais pas, notamment des mailles d'un filet. Ce sas est appelé *Wet and Dry* (mouillé et sec), en abrégé *W and D*.

Le 8 septembre 1943, le *Tirpitz* se rappelle au souvenir des Britanniques. Avec le croiseur de bataille *Scharnhorst*, il effectue un raid contre une base alliée au Spitzberg.

Ce raid est-il le catalyseur qui précipite l'action ? Sans doute. Le dossier *Tirpitz* était sur la planche depuis l'admonestation de Churchill.

Après l'épisode Spitzberg, le cuirassé a regagné son ancrage habituel au fond de l'Altafjord[5]. Par 70 degrés de latitude nord, soit à 300 kilomètres au nord-est de Narvik, il se situe presque à la pointe extrême de la Norvège.

Cette localisation n'est pas si mauvaise. A 2 000 kilomètres des côtes écossaises, elle échappe pratiquement au Bomber Command anglais avec l'avantage d'être à portée rapprochée des convois de Mourmansk.

Le *Tirpitz* est amarré dans le Kaafjord, ultime bras de l'Altafjord. La montagne se dresse sur son flanc nord, interdisant une attaque aérienne de ce côté. L'autre versant, moins escarpé, est abondamment pourvu en DCA. Dans son antre marin, le cuirassé n'est pas seul. Le *Scharnhorst* et le cuirassé de poche *Lutzow* (ex-*Deutschland*) possèdent des mouillages à proximité. Les reconnaissances aériennes[6] récentes signalent également la présence d'autres bâtiments. Le site lui-même est très difficile d'accès. L'Altafjord s'enfonce profondément sur près de 80 kilomètres dans l'intérieur des terres. Des champs de mines à l'entrée ne laissent qu'un étroit chenal de passage. Enfin, des filets assurent les protections habituelles contre les sous-marins et les torpilles.

Opération Source contre le Tirpitz

Les 11 et 12 septembre, l'opération Source débute au départ de la base navale de Loch Cairnbawn à la pointe nord-est de l'Ecosse. Six sous-marins, sur une route sensiblement parallèle, piquent vers le nord-est, direction la partie septentrionale de la Norvège. 1200 milles (1950 kilomètres) les attendent. Chacun d'eux remorque un midget classe X-5.

– le *Thrasher*, l'X-5,
– le *Truculent*, l'X-6 baptisé le *Piker*,
– le *Stubborn*, l'X-7 baptisé *Pdinichthys*,
– le *Seanymph*, l'X-8,
– le *Syrtis*, l'X-9,
– le *Sceptre*, l'X-10.

La traversée sera longue et pénible. L'habitacle des midgets offre un confort douteux. Les organismes s'épuisent vite à vivre et à travailler dans

une étroite caisse imprégnée d'humidité. Aussi a-t-il été prévu deux équipages : l'un pour la traversée, un autre pour assurer le relais et effectuer l'opération elle-même. C'est donc une équipe embarquée sur un sous-marin « père » et théoriquement reposée qui prendra place au dernier moment dans les petits submersibles.

Le départ de Loch Cairnbawn s'est effectué par un vent violent et une mer houleuse. De telles conditions climatiques, appelées à se prolonger, ne sont pas pour faciliter les conditions de vie du personnel des midgets, qui ne cessent d'être secoués. De jour, la navigation s'effectue immergée. Il n'est fait surface qu'à la nuit pour recharger les batteries et ventiler les intérieurs. Les câbles de remorquage sont constamment soumis à de fortes tensions qui vont provoquer de sérieux incidents.

Le premier survient le 15, vers 4 heures du matin. Le filin de l'X-8 lâche. A bord du *Seanymph*, on ne s'aperçoit de rien et la route se poursuit. Par miracle le *Stubborn*, avec le X-7 derrière lui, croise l'X-8 et le prend également en remorque. 24 heures plus tard, nouvelle rupture de câble. Autre miracle, le *Seanymph* retrouve son protégé qu'il cherchait depuis la veille. Mais à bord du midget, les hommes sont épuisés par toutes les manœuvres effectuées. Une relève s'effectue en profitant d'une brève accalmie.

Ce même 15 septembre, vers 15 h 50, l'aussière de remorque de l'X-7 se rompt. Le *Stubborn*, heureusement, a tout de suite remarqué la rupture. Il n'est pas loin. Mais la mer est affreusement mauvaise. Se rapprocher du midget est aussi délicat que dangereux. Un courageux se risque malgré tout dans un dinghy, avec un câble de traction. Le remorquage reprend à 17 heures. A bord de l'X-7, on s'efforce d'oublier l'avarie, qui n'a pas été sans causer quelque émoi. Un des trois hommes d'équipage, J. Magennis, recevra la Victoria Cross, deux ans plus tard, pour avoir attaqué un croiseur japonais à Singapour[7].

Côté X-7 et X-8, il y a donc eu plus de peur que de mal. Par contre, dans la journée du 16, vers 9 heures, le *Syrtis* découvre que la mer est vide derrière lui. L'X-9 a disparu, remorque rompue. Le *Syrtis* vire aussitôt de bord et revient sur les lieux supposés de l'accident. Rien, absolument rien, hormis vers 15 h 45 une tache d'huile sur la mer. L'X-9 a disparu corps et biens, avec trois hommes à bord. Le 17 septembre à 1 h 43, les recherches sont définitivement abandonnées. Il manque un midget à l'opération Source. Un autre va bientôt être à son tour hors course. L'X-8 a été chanceux. Trop !

Sa bonne fortune l'abandonne le 17 après-midi. Une de ses charges latérales le déséquilibre et lui donne de la bande à tribord. Son commandant décide de la larguer. Mise en sécurité, elle s'enfoncera jusqu'au fond de la mer. Pour quelles raisons explose-t-elle prématurément, alors qu'elle devait rester éternellement inerte ? La détonation ébranle le *Seanymph*. L'X-8, plus léger, se cabre fortement. La charge bâbord se retrouve en position dangereuse. A 16 h 55, elle est elle aussi larguée explosion réglée à deux heures. Les submersibles seront loin. Là encore, pourquoi ? La déflagration, survenant pourtant à 5 kilomètres de distance, détériore gravement l'X-8. Ne pouvant plus plonger, il est hors de combat. Le lendemain 18 septembre, décision est prise de le saborder. Ses quatre passagers embarquent sur le *Seanymph* dont le commandant espère, à défaut, trouver des cibles intéressantes pour ses propres torpilles au large des côtes norvégiennes. Le commandant du *Syrtis*, qui a perdu l'X-9, se donne la même mission.

Désormais, Source ne peut plus compter que sur quatre midgets : X-5, X-6, X-7, X-10. Les trois premiers prévus contre le *Tirpitz*, le dernier contre le *Scharnhorst*. Au soir du 20 septembre, entre 18 h 30 et 20 heures, à hauteur de l'île de Soroy, ils sont lâchés et livrés définitivement à eux-mêmes. 80 kilomètres environ les séparent de leurs objectifs. Pour cette longue approche, pour l'attaque finale fixée au 22 à partir de 1 heure, chaque équipage mènera son action à sa guise. Toutefois, un point de rendez-vous a été convenu peu avant le Kaafjord, afin de terminer de concert si possible. Dans la pratique, il ne pourra être respecté. La clarté du récit impose donc de rapporter séparément le destin de chaque midget, à commencer par les deux qui atteindront leur but.

L'X-6, dit le *Piker*, a pour commandant le lieutenant de vaisseau Donald Cameron, 24 ans. Avec Cameron, trois marins éprouvés : les enseignes de vaisseau Lorimer et Kendall, le matelot Goddard. L'entente entre eux est parfaite. Le team est soudé.

Le *Piker* est libéré à 18 h 45. Légère brise pour s'engager dans le détroit entre l'île de Soroy et le continent. Le faible tirant d'eau du petit submersible écarte en principe le risque des mines. La lune levée facilite les prises de cap et les repères terrestres.

La nuit arctique est très courte. Vers 1 heure du matin, le ciel s'éclaire à l'est. A 2 h 15, il est nécessaire de plonger pour ne pas être remarqué par les postes côtiers. La marée montante pousse un peu vers l'intérieur.

A 13 heures, l'X-6 aborde l'Altafjord. Encore une quinzaine de milles avant le Kaafjord et le *Tirpitz*.

18 h 30. Surface à 1 500 mètres au nord de l'île de Tommelholm, point de rencontre fixé. Personne !

21 heures. Magnifique clair de lune. La montagne semble parée d'argent, mais aucun écho des camarades.

Minuit. Les charges explosives sont réglées à déclenchement de six heures afin de laisser des délais suffisants pour s'esquiver.

Mercredi 22, 1 heure. L'X-6 est toujours seul et pourtant il est temps de partir, même si les autres ne sont pas là et si le midget fait éprouver des inquiétudes : périscope douteux, charge tribord procurant du gîte.

4 h 45. L'X-6 en plongée périscopique approche de l'entrée du Kaafjord. Un patrouilleur et un ferry-boat le frôlent. Fort à propos, un caboteur se présente. Cameron, sans hésiter, se glisse dans son sillage pour profiter de l'ouverture des filets barrant l'accès du plan d'eau du *Tirpitz*. Nul ne remarque cette présence fugitive.

5 h 05. Des murailles sombres se découpent de part et d'autre sur l'arrière. Cameron éprouve une certitude mêlée de satisfaction. Il évolue maintenant à l'intérieur de la poche du Kaafjord. Le *Tirpitz* se dresse sur l'avant dans la lumière du jour. Un essaim de bâtiments piquette la rade : trois destroyers, un pétrolier, un navire en réparation, deux navires de guerre norvégiens capturés en 1940, et bon nombre d'autres bateaux plus petits.

L'X-6 progresse lentement, par dix mètres de profondeur. Son commandant connaît par cœur la carte des lieux. A l'estime, il gagne deux milles au sud-ouest. Le périscope est brouillé, la vision floue.

Où se trouve le dernier filet protecteur autour du *Tirpitz* ? Où le franchir ? L'X-6 s'enfonce encore, racle les fonds. Par un hublot, Cameron a le sentiment d'être passé sous les bouées soutenant ce fameux filet. Il ne se trompe qu'à demi.

7 h 21. L'X-6 fait surface, écrasé par la masse du *Tirpitz*. Il a été impossible de stopper sa remontée, après s'être décroché de mailles imprévues d'un autre filet. Il racle la coque du monstre où tout est calme. Les marins allemands vaquent aux travaux de routine : pour l'heure, nettoyage et entretien de l'armement. A un moment, un homme de quart a cru distinguer une tache sur la mer mais il s'est vite rassuré. Ce ne peut être qu'un innocent marsouin. Qui oserait s'aventurer ici ?

« Larguez les mines », hurle Cameron.

Les deux charges avec leurs deux tonnes d'explosifs glissent vers le fond de l'eau sur l'avant bâbord du *Tirpitz*. Délesté, le midget heurte brutalement de plein fouet son imposant adversaire. Sous le choc, tout vacille, le vaillant submersible est rendu définitivement hors d'usage.

Cameron sait ce qu'il lui reste à faire :

« Ouvrez les vannes ! Démolissez au maximum et montez sur le pont ! »

Sur le *Tirpitz* l'alerte a enfin été donnée. Un matelot près d'une rambarde a vu clair et a crié : *« Sous-marin ! »*, déclenchant le branle-bas. Les armes de bord sont inutilisables contre cette cible trop rapprochée et au ras de l'eau. La sentinelle de la coupée tire avec son fusil. Des officiers déchargent leurs pistolets. Quelques grenades sont lancées sans grand résultat.

Une vedette était à flot. Elle débouche en quelques embardées. Son commandant jette des ordres incompréhensibles. Les Britanniques ont ouvert leur panneau de sortie et se hissent par l'échelle de fer. L'eau monte dans le midget. Le dernier, Cameron quitte son bord. Prisonnier, il saute dans la vedette avec ses hommes.

Il est aussitôt ramené sur le *Tirpitz* où le commandant Hans Meyer s'inquiète à juste titre. Mais que faire dans l'immédiat ? 51 000 tonnes ne se déplacent pas aisément.

Les quatre Britanniques s'attendaient au pire. Ils sont heureusement surpris. L'équipage du *Tirpitz* se montre charitable et offre du café. L'explosion des charges remettra tout en question. Meyer parle de faire fusiller les saboteurs. Heureusement, il se ravisera[8].

Avec l'X-7 – Quatre hommes ont pris place à l'intérieur de l'X-7 dénommé *Pdinichthys* : le lieutenant de vaisseau Basil Place, commandant de bord, les enseignes de vaisseau Whittam et Aitken, le matelot Whitley. Le midget s'est enfoncé sans difficultés majeures dans l'Altafjord. Le 21, vers 16 heures, Place éprouve une émotion. Un grand bâtiment de guerre remonte vers la haute mer. Le *Tirpitz* ? Non ! Le *Scharnhorst*. L'objectif assigné à l'X-10 aura déserté les lieux[9].

Au point de rencontre de Tommelholm, le précédent de l'X-6 se renouvelle. Personne !

22 heures. Départ pour le Kaafjord.

3 h 50. L'X-7 arrive devant le barrage. A cette heure matinale, la vigilance s'est relâchée. Le passage est ouvert. L'X-7 s'insinue dans le Kaafjord. Droit devant surgit un mouilleur de mines. Plongée rapide

à 23 mètres de profondeur. Soudain, Place a la certitude que son bâtiment n'avance plus. Il vient de buter contre les filets du mouillage présentement vide du *Lutzow*[10]. Une longue bataille est nécessaire pour se dégager mais les manœuvres brutales faussent les compas gyroscopiques.

7 h 10. L'X-7 revient en surface. Place avec anxiété regarde dans son périscope. Surprise ! La masse du *Tirpitz* surgit devant lui, à moins de 20 mètres. Par quel miracle le midget, dans ses manœuvres avant-arrière pour se libérer puis dans sa navigation à l'estime, est-il arrivé là, ayant évité l'ultime protection du cuirassé ?

Devant ce qu'il découvre, la réaction du commandant de l'X-7 est immédiate : « En avant toute, profondeur 12 mètres. »

Bientôt un choc brutal. La suite, Place l'a rapportée dans son compte rendu d'opérations à l'Amirauté :

« Nous avions touché le *Tirpitz* à 3 mètres de profondeur sur le côté gauche : à peu près sous la tourelle B, et le X-7 glissa doucement sous la quille où la charge tribord fut lâchée en plein dans l'ombre du navire. Là, à 18 mètres de profondeur, un rapide temps d'arrêt fut marqué (au moment du choc, le X-7 avait pivoté vers bâbord, de sorte que nous avions maintenant le cap à peu près le long de la quille du *Tirpitz*). Le sous-marin reculant lentement, la charge bâbord fut lâchée à peu près entre 45 mètres et 60 mètres à l'arrière, selon mon estimation, à peu près sous la tourelle X[11]...

Je ne puis préciser l'instant exact où la charge fut lâchée, mais les premières grenades sous-marines furent entendues juste après la collision, ce qui, d'après le rapport du lieutenant de vaisseau Cameron, fixerait l'heure en question à 7 h 22[12].

Après avoir lâché la charge bâbord, une plongée de 30 mètres fut ordonnée pour regagner la position par où nous étions entrés. Par 18 mètres de profondeur, nous nous retrouvâmes pris dans le filet. Privé de compas, je n'avais aucune idée exacte du point où nous étions ; les difficultés que nous avions expérimentées et l'équilibrage par l'air avaient nécessité deux bouteilles d'air comprimé et il n'en restait que 545 litres dans la troisième. Les charges du X-7 étaient réglées de manière à exploser au bout d'une heure, sans parler d'autres qui pouvaient sauter à n'importe quel moment après 8 heures. »

La mission est remplie. Dans une heure, les explosifs feront leur œuvre. Mais en l'absence de compas gyroscopique, Place ne peut diriger

correctement son bâtiment vers la sortie du Kaafjord. A plusieurs reprises, l'X-7 se heurte à des filets. Il se libère et se refait piéger. Aussitôt qu'il se manifeste en surface pour s'orienter, une grêle de balles s'abat sur sa coque. L'alerte a été donnée depuis l'apparition de l'X-6. De tous les côtés, les Allemands sont sur le qui-vive et tirent dès qu'ils aperçoivent quelque chose émerger.

8 h 12. Une terrible explosion retentit sous le *Tirpitz*.

Des charges viennent de faire effet. Lesquelles ? Celles déposées par l'X-6 de Cameron sous l'avant du *Tirpitz* ? Celles de l'X-7 de Place à l'aplomb de la tourelle C et plus sur l'avant ? Il est impossible de se prononcer.

L'onde de choc dégage l'X-7 des mailles où il s'était encore fourvoyé mais finit de mettre hors d'usage tous ses instruments. L'eau commence à s'infiltrer par les trous percés par les impacts. Place sent son sous-marin perdu. Du moins veut-il sauver ses hommes.

Les rafales d'armes automatiques continuent de cingler les superstructures du midget à chaque apparition. Le grenadage ne tardera pas. Se montrer à l'air libre est suicidaire mais comment faire cesser le feu ? Place se risque le premier, agitant son pull-over blanc en signe de reddition. Pourquoi n'est-il pas atteint ? Il crie à ses hommes de le suivre, saute à l'eau et nage vers un chaland proche sur lequel il parvient à se rétablir. Lorsqu'il se retourne, l'X-7 a disparu. Il est 8 h 35.

Un autre marin, l'enseigne de vaisseau Aitken, réussira à s'extirper du sous-marin englouti grâce à son équipement de plongeur. Il sera recueilli épuisé. Ses deux infortunés camarades ne réussiront pas à se dégager.

Avec l'X-10 – l'X-10 est parti avec quatre hommes à bord : commandant, lieutenant de vaisseau Hudspeth, enseignes de vaisseau Enzer et Harding, matelot Tilley. A la relève, l'enseigne de vaisseau Page n'a pas caché à Hudspeth que le moteur du périscope posait problème. Néanmoins, le midget n'a pas hésité à se diriger vers l'Altafjord.

Page avait raison. Au matin du 21, le moteur refuse de remonter le périscope. Presque toute la journée est perdue pour une réparation qui ne donne pas totale satisfaction.

A 23 h 20, l'X-10 entre dans l'Altafjord. La série noire se prolonge. A 1 h 35, le gyrocompas lâche. Il n'est plus possible de se diriger en plongée. Comble, le moteur récalcitrant du périscope se met à grésiller. Une fumée âcre emplit le sous-marin. Dans le jour naissant, l'écoutille est

ouverte pour aérer et le midget part se poser par 60 mètres de fond, près de l'île de Tommelholm, en vue d'essayer de limiter les dégâts. Le Kaafjord est à moins de cinq milles.

Hudspeth presse son équipe. On est maintenant le 22 septembre, date de l'attaque à partir de 1 heure. Il risque fort de ne pas avoir les moyens d'y participer.

Entre 8 heures et 8 h 30, l'équipage entend deux très fortes détonations. Les camarades seraient-ils passés à l'action et auraient-ils réussi ? L'espérance devient une certitude. Suivent toute la matinée des explosions plus sourdes. Des grenadages sans doute. L'ennemi se défend.

La journée, consacrée aux remises en état, s'écoule sans résultats positifs. En fin de soirée, Hudspeth constate son impuissance. Sans périscope, sans compas, il est aveugle et désarmé. Mieux vaut essayer de rentrer. Inutile de risquer pour rien l'équipage.

A 18 h 15, les charges devenues inutiles sont abandonnées par grand fond et l'X-10 remonte vers le nord. Il neige. La visibilité est limitée. La sécurité y gagne car il faut naviguer immergé. Le 24, à 11 heures, Hudspeth sort de l'Altafjord et se dirige vers la zone de rendez-vous. L'X-10 s'amarre en bordure de côte, dans l'espoir de se signaler à un sous-marin ami pour le retour. A défaut, son commandant envisage une ultime solution : saborder le bâtiment, gagner l'URSS par voie terrestre.

Le 28, à 0 h 55, alors qu'il ne restait plus grand espoir, un contact optique est pris avec le *Stubborn* qui, obstiné, patrouillait pour recueillir un midget. Sauvés ? Non, pas encore. Une remorque est passée mais l'état de la mer ne permet pas la relève des quatre hommes de l'X-10, épuisés par huit jours dans leur étroit habitacle. Ce ne sera possible que le 29 à 21 heures. Finalement, le commandant du *Stubborn* devra se résigner à saborder l'X-10 devenu ingouvernable dans le gros temps.

L'équipage malheureux apprendra par la suite que le *Scharnhorst*, son objectif, avait déserté son mouillage. Il leur aurait de toute façon échappé. Mince consolation à ses déboires mécaniques.

Quant à l'X-5, l'incertitude demeure sur son sort. Vers 8 h 43, il est signalé dans le Kaafjord à 400 mètres du *Tirpitz*. Pris sous un feu intense, il est déclaré coulé par les Allemands. Rien n'est formel sur ce point. Des observateurs norvégiens déclareront avoir vu un sous-marin de poche se diriger vers la sortie de l'Altafjord le lendemain. Il n'est pas impossible qu'il ait réussi lui aussi à déposer ses charges sous le *Tirpitz*. Où a-t-il disparu

ensuite ? dans le Kaafjord ? Des recherches entreprises en 1973 par les Britanniques n'ont rien donné. Plus loin donc ? dans l'Altafjord ? en haute mer en essayant de rejoindre le *Thrasher ?* Le mystère subsiste.

*

Le *Tirpitz* a été sévèrement touché. Les explosions presque simultanées des charges entendues à 8 h 12 ont ouvert une brèche dans la coque, disloqué une partie de la machinerie et soulevé deux tourelles de tir. Le gouvernail bâbord, trois arbres d'hélice sont hors d'usage. Un marin a été tué et 50 autres blessés. Le cuirassé sera inutilisable durant plusieurs mois et ne redeviendra jamais pleinement opérationnel.

Finalement, le 12 novembre 1944, 31 Lancaster des 9e et 617e Squadrons[13] de la RAF, les « briseurs de barrage », auront raison de lui avec des bombes Tallboy de 12 000 livres (5 436 kg). Le cuirassé, surpris dans le port de Tromsö, chavirera, entraînant la mort de 700 marins[14].

Le *Tirpitz*, géant des mers, plus grand navire de guerre jamais construit avant le Japonais *Yamato*[15], n'aura pas répondu à l'attente que les maîtres du Reich avaient placée en lui. Peu ou mal utilisé, il aura trouvé une fin sans gloire dans un port norvégien, destin amorcé par le commando sous-marin du 22 septembre 1943.

*

L'opération Source qui a préludé à cette mise à mort du *Tirpitz* a coûté à la Royal Navy 6 midgets. 9 marins ont disparu (3 sur le X-9, deux sur le X-7, 4 dans le X-5). Six autres sont prisonniers et seront traités comme tels. On peut à cet égard s'étonner du sort, globalement correct, réservé aux équipages des X-6 et X-7. Ils risquaient de tomber sous le coup de l'ordre des commandos de Hitler. Les raisons du comportement à leur endroit paraissent obscures. Deux ont peut-être joué :

– Place, Cameron et leurs équipiers se retrouvent entre les mains de la Kriegsmarine. Cette dernière est la moins politisée, la moins « nazie » des trois armes de la Wehrmacht. De vieilles traditions de correction entre gens de mer subsistent (pas toujours...) ;

– l'opération Source intervient à la fin de 1943. A cette date, après les défaites et capitulations allemandes (Stalingrad, Tunisie, etc.), les Alliés

détiennent de très nombreux prisonniers et disposent de moyens de pression. Les chefs militaires allemands commencent à comprendre. L'avenir s'annonce sombre. Il convient de se montrer prudent.

Cela admis, les marins britanniques ont eu de la chance. La Gestapo n'a pas désarmé et reste toujours aussi dangereuse.

Pour leur courage sans défaillance, les lieutenants de vaisseau Donald Cameron et Basil Place recevront la Victoria Cross. Récompense méritée. Ces braves avaient rétabli les conditions de remise en service[16] des convois de Mourmansk. Dans le cadre des rapports URSS-Alliés occidentaux, cette reprise était capitale.

*

Les midgets britanniques pourront encore se targuer d'autres succès. Peu avant la fin de la guerre, deux submersibles type X-E attaqueront Singapour. Ces modèles légèrement supérieurs à leurs prédécesseurs de la série X-5 ont été conçus spécialement pour le Pacifique[17]. (12 seront fabriqués, 6 entreront en service.)

Trois opérations sont lancées les 30 et 31 juillet 1945. La principale vise donc Singapour. Remorqués par les sous-marins *Spark* et *Stygian*, les X-1 et X-3 sont lâchés à 65 kilomètres de la ville. Puis les deux midgets se dirigent vers le détroit de Jahore, où sont ancrés les croiseurs *Takao* et *Myoko*. Arrivés sous le *Takao*, ils déposent leurs charges ainsi que les limpets identiques à ceux utilisés par le commando dans la Gironde. Après quoi, ils parviennent à rejoindre heureusement leurs « bateaux mères ». Le *Takao* sera très sérieusement endommagé. Pour cet exploit, le lieutenant de vaisseau Fraser, commandant le X-3, et son chef plongeur, James Magennis, qui avait fixé les limpets et dégagé le midget piégé par une obstruction, recevront la Victoria Cross.

---

1 Voir chapitre III.

2 Depuis avril 1940, une mystérieuse machine dénommée Ultra décrypte le code Enigma des Allemands.

3 1416 officiers et marins sont tués ou portés disparus lors de la destruction du croiseur *Hood*.

4 Evans avait eu 22 ans le 14 janvier.

5 On trouve aussi l'orthographe Altenfjord.

6 Reconnaissances effectuées par des Spitfire décollant d'une base soviétique proche de la frontière après accord avec Moscou. Avec 800 kilomètres d'autonomie un Spitfire a largement de quoi

effectuer un aller et retour (distance moyenne 600 kilomètres). Des résistants norvégiens, observant les lieux, fournissent par radio des renseignements très précis.

7 Voir plus bas.

8 Les conditions de détention dans un camp de prisonniers altéreront la santé de Cameron qui décédera en 1962.

9 Il part effectuer des exercices de tir. Le raid sur le Spitzberg a montré un manque d'entraînement des canonniers.

10 Le *Lutzow* était parti récemment pour une mission mal définie. Les Britanniques l'ignoraient.

11 Il s'agit de la tourelle C.

12 Cameron et Place ont donc attaqué le *Tirpitz* sensiblement au même moment.

13 Le 617e Squadron est celui qui avait rompu les barrages de la Ruhr en mai 1943.

14 Parmi les 800 rescapés, se trouve un Français, le Lorrain Antoine Loutre, incorporé de force dans la Wehrmacht.

15 71 000 tonnes en charge. 9 canons de 456 m/m ; 12 de 152 m/m ; 12 antiaériens de 127 m/m ; 24 antiaériens de 25 m/m.

16 Bénéficiant de surcroît d'autres éléments favorables :

– le *Lutzow* quitte définitivement le nord de la Norvège ;

– le *Scharnhorst* sera coulé par la Royal Navy le 26 décembre 1943 alors qu'il partait attaquer un convoi dans l'océan Arctique (36 marins allemands seulement sur 1 800 survivront au naufrage).

17 Ils possèdent une climatisation adaptée au climat. Les Américains, les regardant comme des engins suicidaires analogues à ceux des Japonais, ont plutôt tendance à récuser leur emploi.

Conclusion

« On demande hommes en bonne condition physique, sachant nager et naviguer, possédant esprit d'initiative et de décision. Travail dangereux. »

La note de service britannique, « petite annonce » recherchant des volontaires, résume l'essentiel.

Les hommes des commandos se doivent d'être en excellente forme et résolus, afin d'accomplir des missions à hauts risques. Etre courageux n'est pas mentionné. Cela va de soi étant donné le job imparti.

Le récit de leurs principales opérations, de 1939 à 1943, rappelle s'il en était besoin que les commandos de toute origine répondaient aux critères britanniques : solides, motivés, aptes à affronter des situations inédites. N'est pas commando qui veut. Commando signifie élite militaire.

Sur leur rôle exact peut s'appliquer la célèbre formule de Churchill concernant les pilotes de la RAF durant la bataille d'Angleterre :

« Jamais dans l'arène des conflits humains tant d'hommes n'ont dû tant de choses à si peu d'entre eux. »

*

A l'étude de ces quelques commandos évoqués, les spécialistes des problèmes militaires auront matière à enseignements. Le gage numéro 1 de succès d'une opération de commando s'affirme la surprise doublée de la rapidité d'exécution. Ces impératifs impliquent un petit effectif légèrement armé. L'engagement prolongé accentue les risques. La riposte peut se développer. Le repli devient aléatoire. Saint-Nazaire le rappelle.

Une préparation minutieuse est obligatoire. Les exécutants doivent savoir parfaitement ce qu'ils auront à réaliser et s'y être entraînés. L'absence de Witzig durant les deux premières heures à Eben-Emael n'empêche pas la bonne exécution des missions. Les sapeurs parachutistes connaissaient exactement leurs objectifs.

Sur le terrain, la décision finale d'action au vu des circonstances appartient au chef. Doolittle précipite le décollage de ses B 25. Bergé, à

Heraklion, décide de reporter son attaque de 24 heures.

Ce même chef se doit d'être aux avant-postes, quels que soient les risques, pour juger et commander. Doolittle, montrant l'exemple, décolle en tête. Keyes s'engouffre résolument dans la Prefeturra de Beda Littoria.

Les risques extrêmes consentis supposent des motivations bien ancrées. L'exaltation de se dépasser, la fierté d'appartenir à un corps d'élite rejoignent le sentiment patriotique, ferment majeur des plus beaux sacrifices. Un commando est d'abord un patriote.

*

Un aperçu sommaire sur les grands noms des commandos de 1939 à 1943[1] fait ressortir une prééminence des Britanniques. Plusieurs raisons expliquent cette constatation.

– Si les Allemands ont eu de nombreux commandos (division Brandenburg de l'Abwehr, bataillon Friedenthal de Skorzeny), l'opprobre entourant le III^{e} Reich n'a laissé que peu d'acteurs d'opérations à retentissement connaître ultérieurement la notoriété. La seule exception est Otto Skorzeny, personnalité plus que voyante. Surtout, la disparition de bien des acteurs, le manque d'archives rendent difficile de rapporter les commandos aussi nombreux que variés des Brandebourgeois et de leurs émules, chez Skorzeny ou autres.

– Les Italiens se sont surtout spécialisés dans les opérations maritimes. Les principaux exploits à leur actif appartiennent à la Decima Flottiglia MAS.

– Les Américains étaient plutôt enclins à développer des troupes d'assaut, type marines ou rangers, puissamment appuyées. Leur grand souci fut toujours de limiter les risques et les pertes.

– Individualistes et courageux, les Français avaient tout pour constituer de parfaits commandos. Suite à la défaite de juin 1940, hormis le « French Squadron » du SAS, ils n'apparaîtront vraiment qu'à partir de 1944.

– Le régime soviétique et peut-être également le tempérament slave n'incitaient pas à la formation d'unités impliquant responsabilité et initiative individuelle (les partisans, par leurs origines et leur organisation, ne pouvant être regardés comme des commandos même si leurs actions en prenaient souvent l'aspect).

– Quant aux Japonais, si des commandos furent présents sous diverses formules, ils montreront d'entrée l'orientation opération suicide, s'éloignant de fait de la véritable notion de commando.

– Les Britanniques, sous l'influence de Churchill, font ainsi figure de grands promoteurs des commandos, troupes répondant à l'esprit sportif et aventureux de nombreux de leurs concitoyens. Les opérations commandos furent aussi de 1940 à 1943 celles qu'ils pouvaient le plus facilement lancer, eu égard à leurs moyens.

L'immobilisation du *Tirpitz*, en septembre 1943, marque une étape de leur utilisation durant la Seconde Guerre mondiale. Depuis le début du conflit, leur intervention présentait presque toujours une visée d'importance stratégique. La décision d'emploi était prise au plus haut de la hiérarchie. Eliminer Rommel, libérer Mussolini ou éloigner le *Tirpitz* de l'Atlantique pouvaient peser lourdement dans la balance.

A l'automne 1943, l'issue de la guerre s'annonce pratiquement inéluctable. Sauf imprévu majeur et même si leur route doit être encore longue et sanglante, les Alliés l'emporteront. El-Alamein, débarquement en AFN, Stalingrad, Guadalcanal ont été les grands tournants[2]. La puissance industrielle américaine, l'opiniâtreté britannique, la pression massive de l'Armée rouge finiront par laminer une Wehrmacht dans l'incapacité de combler les vides dans ses rangs.

Pour la phase finale qui conduira aux victoires de mai et août 1945, les commandos seront toujours là. Dans un rôle sensiblement différent et essentiellement tactique. Ils n'influeront plus directement sur l'évolution des hostilités mais sur celle des batailles prises isolément. Ce sera particulièrement sensible dans la réussite du débarquement de Normandie en juin 1944.

Quoi qu'il en soit de leurs interventions, ils continueront à manifester les mêmes et exceptionnelles vertus militaires : courage et professionnalisme[3]. Et comment, en conclusion de ce premier tome, ne pas déjà saluer leur héroïsme !

*

Il est hors de question de dresser un palmarès. L'aviateur dans son cockpit, le marin sur sa passerelle, le tankiste dans sa tourelle, le fantassin donnant l'assaut, tous font preuve des plus belles qualités de courage. Ce

courage dont Napoléon disait qu'il *est la seule vertu qu'on ne peut contrefaire*.

Dans ce lot des soldats courageux, les hommes des commandos se hissent toujours aux places d'honneur. Qu'il fût, hélas, parmi eux, des combattants de mauvaises causes n'enlève rien à l'héroïsme déployé, lequel ne connaît pas de frontières. Et le courage inspire toujours le respect. Les vrais soldats le savent.

Cornaudric, 1999-2000.

---

1 Cf. Annexe.
2 Voir *La Deuxième Guerre mondiale*, tomes I et II. Du même auteur, chez le même éditeur.
3 Voir tome II, 1943-1945.

Chronologie

1933
30 janvier. Adolf Hitler chancelier du Reich

1938
12 mars. Entrée des Allemands à Vienne

1939
15 mars. Entrée des Allemands à Prague
28 août. Signature du pacte de non-agression germano-soviétique
31 août. Commando allemand contre la station radio de Gleiwitz
1er septembre. Les Allemands envahissent la Pologne
3 septembre. La Grande-Bretagne et la France déclarent la guerre à l'Allemagne

1940
10 mai. Offensive allemande en Europe occidentale
Commando allemand contre le fort d'Eben-Emael
23 juin. Commando britannique contre la région de Boulogne
25 juin. Armistices franco-allemand et franco-italien

1941
4 mars. Commando britannique contre les îles Lofoten
26 mars. Commando italien en baie de Suda en Crète
22 juin. Début de l'opération Barbarossa contre l'URSS
27 juillet. Commando italien contre La Valette
20 septembre. Commando italien contre Gibraltar
17 novembre. Commando britannique contre le PC de Rommel en Libye
7 décembre. Attaque japonaise contre Pearl Harbor
15 décembre. Commando italien contre Alexandrie
27 décembre. Commando britannique contre Vaagsö

1942
28 février. Commando britannique sur Bruneval
18 avril. Raid de Doolittle sur le Japon

27 mai. Assassinat d'Heydrich par un commando tchèque
28 mai. Opération Chariot. Commando britannique contre Saint-Nazaire
30 mai. Commando japonais contre Diégo-Suarez
31 mai. Commando japonais contre Sydney
14 juin. Commando franco-britannique contre l'aérodrome d'Heraklion
27 juillet. Commando franco-britannique contre l'aérodrome de Sidi Haneish
19 août. Opération Jubilee contre Dieppe
27 septembre. Opération Jaywick, commando britannique contre Singapour
18 octobre. Ordre des commandos d'Adolf Hitler
22 octobre. Entretiens franco-américains de Messelmoun
23 octobre. Début de la bataille d'El-Alamein
8 novembre. Débarquement allié en Afrique du Nord
11 décembre. Commando britannique contre Bordeaux

1943
31 janvier. Capitulation du maréchal Paulus à Stalingrad
28 février. Commando norvégien contre Norsk-Hydro
26 avril. Raid américain contre l'amiral Yamamoto
8 septembre. Armistice italien
12 septembre. Commando allemand au Gran Sasso pour libérer Mussolini
22 septembre. Opération Source. Commando britannique contre le *Tirpitz*

Annexe 1

Le groupe Granit d'Eben-Emael

Planeur	Effectif	Chef d'équipe	Objectif
1	8	Sergent Niedermeier	Maastricht 2 et Visé 2
2	8	Sergent Maier	Visé 1 et coupole de 120
3	7	Sergent Arendt	Maastricht 1
4	8	Sergent Wenzel	M1 nord
5	8	Sergent Haug	DCA
6	8	Sergent Harlos	Fausse coupole
7	8	Sergent Heinemann	Fausse coupole
8	8	Sergent Unger	Coupole nord
9	7	Sergent Neuhas	M1 sud
10	8	Sergent Huebel	Réserve
11	7	Sergent Schwarz	Réserve

Le lieutenant Witzig, chef du groupe Granit, part avec le planeur n° 11.
Le lieutenant Delica, chargé de la liaison aérienne, part avec le planeur n° 1.

Pertes

Planeur n° 2 : 1 tué, 2 blessés – Planeur n° 3 : 1 blessé – Planeur n° 4 : 2 blessés – Planeur n° 5 : 1 tué, 3 blessés – Planeur n° 7 : 4 blessés – Planeur n° 8 : 1 tué, 3 blessés – Planeur n° 9 : 2 blessés – Planeur n° 10 : 2 tués – Planeur n° 11 : 1 tué, 1 blessé.

Annexe 2

Brandenburg[1]

Brandenburg-sur-Havel, un peu à l'ouest de Berlin, a donné son nom à l'une des plus mystérieuses et des plus célèbres unités de la Wehrmacht durant la Seconde Guerre mondiale.

Dans la seconde partie des années 1930, l'Abwehr, le service de renseignement et de contre-espionnage de la Wehrmacht, dirigé depuis 1935 par l'amiral Canaris, met sur pied des équipes dites à « destination spéciale ». Ces équipes sont largement recrutées à partir de volontaires en provenance du corps franc des Sudètes. Elles participent à l'occupation des Sudètes en septembre 1938 puis à la campagne de Pologne un an plus tard, où elles démontrent leurs possibilités, en particulier dans la conquête des ponts.

Fin septembre 1939, elles sont regroupées à Brandenburg en une compagnie de 320 hommes, sous le commandement du capitaine von Hippel. Parallèlement, une autre compagnie se forme à Sliac en Slovaquie, toujours avec des anciens des Sudètes.

Le 25 octobre 1939, la compagnie Brandenburg devient la Bau-Lehr-Kompagnie ZBV 800. Cette date est regardée comme celle de la création officielle des Brandebourgeois, corps à base de volontaires dans le cadre de l'Abwehr II, section chargée de la diversion et du sabotage.
Le 11 novembre 1939, l'unité de Sliac part pour rejoindre Brandenburg et devient la 2e Bau-Lehr-Kompagnie ZBV 800.

Le mois suivant, le 15 décembre, apparaît le Bau-Lehr-Battalion, aux ordres de von Hippel, promu commandant. Il comprendra bientôt quatre compagnies, une compagnie de commandement. Durant les opérations de mai et juin 1940 en Europe occidentale, il s'affirme dans la saisie des ponts, pour ouvrir le passage aux PD.

Ces succès prouvent l'intérêt des Brandebourgeois, transformés progressivement en régiment à partir du 15 mai. Leur utilisation est prévue dans le cadre des opérations Otarie (Seelöve) : invasion de la Grande-Bretagne, et Félix : occupation de Gibraltar.

Ces opérations sont finalement ajournées et des Brandebourgeois interviennent en Roumanie, pour protéger les puits de pétrole de Ploesti contre des sabotages britanniques.

A la fin de 1940, le régiment Brandenburg aligne trois bataillons qui poursuivent leur entraînement avec vigueur et font appel aux volontaires polyglottes. Seul le 2e bataillon est engagé dans les Balkans au printemps 1941. En avant-garde de la Wehrmacht, il s'empare de plusieurs ponts. Le régiment presque au complet participe à l'opération Barbarossa (invasion de l'URSS à compter du 22 juin 1941). Chaque bataillon travaille au profit d'un groupe d'armées se spécialisant encore dans l'occupation des ponts. Certains détachements sont également parachutés sur les arrières de l'ennemi, pour y semer la confusion. Il ressort clairement que les Brandebourgeois sont parfaitement adaptés à la guerre de mouvement en avant des blindés. Dans cet esprit, une compagnie baptisée « tropicale » est envoyée en Libye au profit de Rommel.

En 1942, sur le front de l'Est, les Brandebourgeois tendent de plus en plus à être employés comme troupes d'assaut, même s'il leur arrive d'effectuer plusieurs missions en uniforme russe. En revanche, en Libye, la compagnie tropicale (bataillon en octobre 1942) travaille un peu comme le LRDG britannique pour infiltrer des agents. Durant la campagne de Tunisie, elle effectue des coups de main contre des voies de communications.

Avec 1943, la position de l'Abwehr et de son chef devient de plus en plus suspecte – non sans raisons – aux yeux du régime. Les Brandebourgeois en subissent le contrecoup. Leur utilisation, leur subordination sont remises en question. De son côté, le RSHA crée à Oranienburg[2] une unité rivale et sensiblement équivalente, le Lehrbataillon ZBV Oranienburg. Un officier inconnu et d'origine autrichienne, Otto Skorzeny, en prend le commandement.

En avril 1943, les régiments de Brandebourgeois sont intégrés dans une division de type classique à quatre régiments de trois bataillons. Particularité, cette division comprend toutefois un bataillon tropical, un bataillon de transmissions, un bataillon de chasseurs côtiers. Un bataillon parachutiste sera créé en mars 1944 à partir de la 15e compagnie déjà parachutiste. La nouvelle division ainsi formée échappe à l'Abwehr. Elle dépend désormais de l'OKW[3].

Il en est pratiquement terminé de l'unité à « destination spéciale ». Elle éclate le plus souvent, se battant en Russie, dans les Balkans, dans les îles

du Dodécanèse. Le 13 septembre 1944, forte alors de 14 000 hommes, elle est même transformée en division de Panzergrenadiere, c'est-à-dire en division d'infanterie motorisée. Les Brandebourgeois ont perdu leur spécificité, au grand dam des anciens (300 de ceux-ci rejoindront les SS Jagdverbande[4] de Skorzeny dans l'espoir de retrouver les mêmes types de missions). Ils combattront sur le front de l'Est jusqu'au 8 mai 1945.

Dans l'histoire des commandos de la Seconde Guerre mondiale, les Brandebourgeois font incontestablement figure de précurseurs. Par leur entraînement (*« Nous irons chercher le Diable jusque dans son enfer »*) et leurs méthodes, ils innovent. Ces combattants courageux – 15 ont reçu la Ritterkreuz, dont trois avec feuilles de chêne – seront les victimes des rivalités politiques à l'intérieur du Troisième Reich. Leur mémoire en pâtira.

Brandenburg avait choisi pour insigne un glaive émergeant d'un point d'interrogation.

Annexe 3

Achnacarry (l'école des commandos britanniques)

Les commandos britanniques sont entraînés à Achnacarry, dans le nord de l'Ecosse. Ce centre d'entraînement est dirigé par un vieux soldat, le lieutenant-colonel Charles Vaughan, ancien Regimental sergeant-major des Guards et également ancien du commando n° 4. Son énergie, son intransigeance l'ont fait surnommer le « Rommel du Nord ». Il est vrai que le passage à Achnacarry n'a rien d'un séjour dans un camp de vacances. Tout est fait pour plonger les stagiaires dans une ambiance de guerre. A l'entrée du camp, des tombes fictives rappellent aux arrivants que le moindre faux pas peut leur être fatal.

Les volontaires effectuent un stage de 10 semaines. L'objectif est de les préparer physiquement et moralement aux épreuves qu'ils auront à affronter dans les conditions réelles des opérations de commandos. L'entraînement, intensif et sévère, comporte :

– escalades de falaises,
– traversées de rivières,
– raids amphibies avec manœuvres de débarquement,
– exercices de survie,

– combat rapproché (le fameux close-combat) et combat de nuit.

La plupart des exercices s'effectuent à balles réelles (40 commandos seront tués à l'entraînement[5]). Les marches, avec équipement et armement, sont routine. Celle baptisée « speed march » impose de parcourir 7 miles (11,2 km) en 60 minutes avec tout le barda. Une autre excède 50 kilomètres.

L'esprit d'initiative individuelle est tout autant développé. Les circonstances de l'action peuvent conduire des commandos à se retrouver isolés, privés de chefs et livrés à eux-mêmes. Les hommes doivent pouvoir faire face à de telles situations et prendre les résolutions les mieux adaptées à l'accomplissement de leur mission.

Ceux qui ne se sont pas vus notifier le « Return to unit » reçoivent à l'issue du stage le béret vert des commandos, orné d'un badge représentatif de leur unité. Le badge des commandos français est en forme d'écu avec une croix de Lorraine, et un brick-goélette traversé par un poignard.

Annexe 4

Le SAS

Le SAS, à la notoriété aujourd'hui bien acquise, possède un incontestable fondateur : David Stirling.

Ce jeune officier désireux d'en découdre ne manque ni d'imagination ni d'audace. Durant l'été 1941, il propose au général Auchinleck, commandant en chef au Caire, de mettre sur pied une unité destinée à frapper « au point faible là où personne ne l'attend ». Auchinleck, séduit, l'autorise à recruter soixante-cinq volontaires.

Le hasard va donner un nom à cette petite troupe. Elle est intégrée à une formation chargée de faire du tape-à-l'œil, destinée à tromper l'observation aérienne et à ce titre appelée brigade SAS (« Special Air Service »). Le détachement Stirling prend progressivement ce nom à son compte. Il devient le SAS, avec pour devise un slogan fort qu'il met largement en application : « Who dares wins » (*Qui ose gagne*).

L'unité Stirling s'étoffe, incorpore des étrangers dont une cinquantaine de parachutistes français, qui formeront le « French Squadron ». Au début de 1942, elle comporte environ 250 hommes, répartis en 4 ou 5 Squadrons,

eux-mêmes subdivisés en 8 ou 10 groupes autonomes. En juillet 1942, le SAS prend officiellement rang de régiment.

Tout au long de l'année 1942, il multiplie les coups d'éclat, en liaison, fréquemment, avec le LRDG qui assure la mise en place et le repli. Ses raids en profondeur sur les arrières ennemis, notamment contre les aérodromes allemands et italiens, sont dévastateurs. 400 avions détruits au sol. L'adjoint de Stirling, le capitaine Paddy Mayne, en compte à lui seul plus de 100 à son actif.

A la fin de 1942, malgré les réserves de Montgomery, nouveau commandant de la VIII^{e} armée britannique en Egypte, le SAS s'est affirmé comme une troupe incontournable. Stirling a été promu lieutenant-colonel. Son frère William, qui est de la même trempe, organise un second régiment, appelé à s'entraîner en Algérie après le 8 novembre 1942. Cette parenté conduit à une réponse devenue classique sur la signification du vocable SAS : « SAS ? – Stirling and Stirtling, of course » (naturellement).

La capitulation allemande en Tunisie le 13 mai 1943 met un terme aux activités du SAS en AFN (entre-temps, Stirling a été fait prisonnier lors d'un raid dans le Sud tunisien). Le SAS éclate :

– Le 1er régiment SAS, passé sous les ordres de Paddy Mayne, part pour la Palestine constituer la force spéciale de raid (Special Raiding Force).

– Le 2^{e} régiment SAS, entraîné à Philippeville (Skikda), en Algérie, augmente ses effectifs.

– Jellicoe, le rescapé d'Heraklion, développe le SBS (Special Boat Service), destiné à intervenir dans les îles méditerranéennes.

– Le French Squadron regagne la Grande-Bretagne. Il sera aux origines des 2^{e} et 3^{e} RCP de la Libération.

Special Raiding Force et 2e SAS effectuent des coups de main en Sicile et Italie, avant de rentrer en Angleterre au début de 1944 afin de se préparer aux opérations liées au débarquement de Normandie[6].

Annexe 5

Equipages ayant participé au raid sur le Japon
du 18 avril 1942

B 25 n° 1 : lieutenant-colonel Doolittle, pilote ; lieutenant Cole, copilote ; lieutenant Porter, navigateur ; sergent Braemer, bombardier ; sergent Leonard, mitrailleur (tué le 5 janvier 1943).

B 25 n° 2 : lieutenant Hoover, pilote ; lieutenant Fitzhugh, copilote ; lieutenant Wildner, navigateur ; lieutenant Miller, bombardier ; sergent Radney, mitrailleur.

B 25 n° 3 : lieutenant Gray, pilote ; lieutenant Manch, copilote ; lieutenant Ozuk, navigateur ; sergent Jones, bombardier ; caporal Faktor, mitrailleur (tué le 18 avril 1942).

B 25 n° 4 : lieutenant Holstrom, pilote ; lieutenant Youngblood, copilote ; lieutenant McCool, navigateur ; sergent Stephens, bombardier ; caporal Jordan, mitrailleur.

B 25 n° 5 : lieutenant Jones, pilote ; lieutenant Wilder, copilote ; lieutenant McGurl, navigateur ; lieutenant Truelove, bombardier (tué le 5 avril 1943) ; sergent Manske, mitrailleur.

B 25 n° 6 (Green Hornet) : lieutenant Hallmark, pilote (exécuté par les Japonais le 15 octobre 1942) ; lieutenant Meder, copilote (mort en captivité le 1er décembre 1943) ; lieutenant Nielsen, navigateur ; sergent Dieter, bombardier (tué le 18 avril 1942) ; sergent Fitzmaurice, mitrailleur (tué le 18 avril 1942).

B 25 n° 7 (Ruptured Duck) : lieutenant Lawson, pilote ; lieutenant Davenport, copilote ; lieutenant McClure, navigateur ; lieutenant Clever, bombardier (tué le 20 novembre 1942) ; sergent Thatcher, mitrailleur.

B 25 n° 8 : capitaine York, pilote ; lieutenant Emmens, copilote ; lieutenant Herndon, navigateur ; sergent Laban, mécanicien ; sergent Pohl, mitrailleur.

B 25 n° 9 : lieutenant Watson, pilote ; lieutenant Parker, copilote ; lieutenant Griffin, navigateur ; sergent Bissell, bombardier ; sergent Scott, mitrailleur.

B 25 n° 10 : lieutenant Joyce, pilote ; lieutenant Stork, copilote ; lieutenant Crouch, navigateur ; sergent Larkin, bombardier (tué le 18 octobre 1942) ; sergent Horton, mitrailleur.

B 25 n° 11 : lieutenant Greening, pilote ; lieutenant Reddy, copilote ; lieutenant Kappeler, navigateur ; sergent Birch, bombardier ; sergent Gardner, mitrailleur-mécanicien.

B 25 n° 12 : lieutenant Bower, pilote ; lieutenant Blanton, copilote ; lieutenant Pound, navigateur ; sergent Bither, bombardier ; sergent Duquette, mitrailleur-mécanicien (tué le 3 juin 1942).

B 25 n° 13 : lieutenant McElroy, pilote ; lieutenant Knobloch, copilote ; lieutenant Campbell, navigateur ; sergent Bourgeois, bombardier ; sergent Williams, mitrailleur-mécanicien.

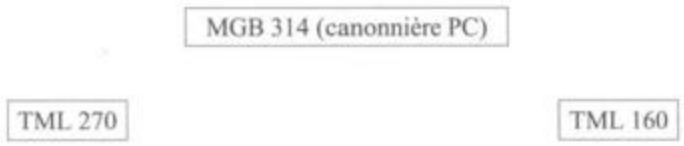
B 25 n° 14 : lieutenant Hilger, pilote ; lieutenant Sims, copilote ; lieutenant Macia, navigateur ; sergent Eierman, bombardier-mécanicien ; sergent Bain, mitrailleur (tué le 19 juillet 1943).

B 25 n° 15 : lieutenant Smith, pilote (tué le 19 juillet 1943) ; lieutenant Williams, copilote ; lieutenant Sessler, navigateur ; sergent Saylor, mécanicien-bombardier ; lieutenant (docteur) White, mitrailleur.

B 25 n° 16 : lieutenant Farrow, pilote (tué par les Japonais le 15 octobre 1942) ; lieutenant Hite, copilote ; lieutenant Barr, navigateur ; caporal Deshazer, bombardier ; sergent Spatz, mitrailleur-mécanicien (tué par les Japonais le 15 octobre 1942).

Annexe 6

La flottille de l'opération Chariot



HMS Campeltown

Groupe I (Vieux Môle),	**Groupe II** (Vieille Entrée)
ML 447	ML 192
ML 341 (abandon)	ML 262
ML 457	ML267
ML 307	ML 268
ML 443	TML 156
ML 306	TML 177
ML 446	

ML 298 (en réserve)
MTB 74

MGB Motor Gunboat (vedette canonnière) – 33 mètres – 36 nœuds – 26 marins
TML Torpedo Motor Launch – 34 mètres – 18 nœuds – 12 marins – 2 torpilles
MTB Motor Torpedo Boat – 23 mètres – 43 nœuds – 10 marins – 2 torpilles
ML Motor Launch – 35 mètres – 21 nœuds – 10 marins – 15 commandos

Annexe 7

Caractéristiques techniques des principaux sous-marins de poche 1940-1943

	Série X	Type A	Maiale
	britannique	japonais	italien
Longueur	15,5 m	23,9 m	6,7 m
Diamètre	4,65 m	1,8 m	0,53 m
Tonnage	30,5 tonnes	46,7 tonnes	1,52 tonnes
Vitesse			
Surface	6 nœuds	19 nœuds	4,5 nœuds
Immergé	5,5 nœuds	2 nœuds	2,3 nœuds
Moteur			
Diesel	oui	/	/
Electrique	oui	oui	oui
Rayon			
d'action			
Surface	1 320 milles	80 milles	17 milles
Immergé	160 milles	20 milles	4,6 milles
Armement	2 charges	2 torpilles	1 charge
	latérales de	de 450 m/m	de 250
	1 996 kilos		à 300 kilos
Equipage	4 hommes	2 hommes	2 hommes

Ces caractéristiques permettent de se rendre compte des différences de conception et de réalisation. Les midgets britanniques et japonais avec périscope, compas, compartiment interne pour l'équipage, si exigu soit-il, sont de véritables sous-marins (surtout le type Série X). Ils disposent d'un

rayon d'action leur apportant autonomie. En revanche, le maiale italien, qui doit être amené à pied d'œuvre, est sur le fond une torpille équipée. Sa désignation officielle le précise : SLC (*Siluro a lenta corsa*, torpille à faible vitesse).

Annexe 8

Grands noms des commandos
1939-1943

Bergé Georges (français)

Eclipsé par bien d'autres, ce soldat courageux fut l'un des tout premiers Français Libres. Les risques personnels pris l'ont conduit à une captivité qui ne lui a pas permis de vivre les grandes heures de la Libération où il se serait certainement vu confier, chez les commandos ou les aéroportés, un commandement majeur.

Né à Belmond dans le Gers le 3 janvier 1909.

Engagé volontaire, devient officier par Saint-Maixent.

Parachutiste à la 601e compagnie d'infanterie de l'air en 1937, doit abandonner pour raisons de santé.

Capitaine à titre temporaire au printemps 1940, trois fois blessé, cité, gagne l'Angleterre le 23 juin afin de poursuivre la lutte. Fort de son expérience passée, propose à de Gaulle la création d'une unité de parachutistes. Principe accepté le 15 septembre. La 1re compagnie d'infanterie de l'air, dépendant des Forces aériennes françaises libres, est créée par ordre général du 29 septembre. Le capitaine Bergé en prend le commandement. Les premiers volontaires sont brevetés à Ringway.

Dans la nuit du 14 au 15 mars 1941, Bergé et quatre compagnons sont parachutés dans le Morbihan, pour une mission qui finalement se révèle sans objet. Rentré en Grande-Bretagne, Bergé gagne le Moyen-Orient au second semestre 1941 avec la 1re compagnie parachutiste à effectif de 52. Chef du commando contre le terrain d'aviation d'Heraklion en juin 1942, il est fait prisonnier et transféré en Allemagne.

Après la guerre, poursuit sa carrière militaire qu'il termine officier général. En 1951-1953, commande le 14e RCP.

Compagnon de la Libération.

Borghèse Junio Valerio (italien)

Ce patricien de grande famille, partisan affirmé de Mussolini, fut avant tout un marin et un chef militaire persuadé d'œuvrer pour la grandeur de son pays.

Né à Rome le 6 juin 1906.

Entre à l'Académie navale en 1922. A partir de 1932, se spécialise dans les sous-marins.

1940 : capitaine de corvette. Commandant du sous-marin *Vittore Pisani*.

1941 : commandant du sous-marin *Sciré*, avec lequel il mène les attaques sur Gibraltar et Alexandrie.

Après la disparition de Moccagatta à Malte en juillet 1941, prend le commandement de la Decima Flottiglia MAS. Son rayonnement personnel, les exploits de la MAS attirent de très nombreux volontaires. (Après l'armistice italien, il fait de cette Decima MAS une véritable armée, dans le cadre de la République sociale italienne de Mussolini.)

Condamné en février 1949 à douze ans de détention pour collaboration avec l'envahisseur (allemand), est aussitôt amnistié eu égard à son passé militaire.

Décédé en Espagne en 1974.

Médaille d'or de la Valeur militaire.

Doolittle James (américain)

Il restera pour l'histoire le héros des « trente secondes sur Tokyo ». Cet exploit ne saurait faire oublier les autres services rendus à son pays comme pilote, ingénieur et chef militaire.

Né en 1896.

Entre dans l'armée de l'air en 1917. S'y affirme comme pilote et ingénieur aéronautique. Détenteur de nombreux records. Est le premier à décoller et à se poser sur un porte-avions.

Rejoint la vie civile dans les années trente.

Commandant de réserve de l'US Air Force, est rappelé au service après Pearl Harbor.

Promu lieutenant-colonel, ses connaissances techniques, son autorité naturelle le désignent comme le chef du raid sur le Japon en 1942.

Nommé général, commande la VIII^{e} US Air Force lors du débarquement en Normandie puis en Extrême-Orient.

Décédé en 1988.

Médaille d'Honneur du Congrès.

Durand De La Penne Luigi (italien)

Cet Italien est le pendant du Britannique Place. Même métier de marin. Sensiblement le même âge. Même exploit contre un navire de ligne, mais cette fois en rade d'Alexandrie.

Outre Alexandrie a, au préalable, participé à une opération malheureuse contre Gibraltar.

Il reste dans son pays une figure légendaire avec Tesei, Moccagatta, ayant de plus, dans la seconde partie du conflit, rejoint le camp des Alliés et réalisé d'autres exploits. Si l'Italie, à cette date, n'avait pas encore été officiellement en guerre contre la Grande-Bretagne, il aurait reçu une haute décoration britannique.

Médaille d'or de la Valeur militaire.

Durnford-Slater John (anglais)

Durant pratiquement toute la Seconde Guerre mondiale est à la tête d'un ou plusieurs commandos, se hissant en quatre ans du grade de capitaine à celui de général de brigade. Cette promotion atteste la qualité des services rendus.

Né en 1909.

En juin 1940, capitaine au 23^{e} régiment d'instruction d'artillerie moyenne et lourde, à Plymouth, volontaire pour les commandos.

Promu lieutenant-colonel, recrute et commande le commando n^{o} 3. Participe aux opérations contre Guernesey, les îles Lofoten, Vaagsö, où il est blessé, et Dieppe.

Débarque en Sicile le 10 juillet 1943, pour réduire au silence la batterie de Cassibile, au sud-ouest de Syracuse. Se bat ensuite en Italie à la tête d'une brigade de commandos (commandos n^{o} 3 et n^{o} 4) des Royal Marines et Escadron spécial de Raid du colonel Paddy Payne.

Général de brigade, est adjoint au général Sturges, commandant des quatre brigades de commandos, du débarquement en Normandie à la fin de la guerre.

Distinguished Service Order.

Grabert Siegfried (allemand)

Il y eut de nombreux Grabert chez les Brandebourgeois, jeunes officiers prenant tous les risques. Grabert est le plus connu par ses exploits et sa personnalité attachante qui se lit sur son visage.

Tombé sur le front de l'Est en 1942.

Au printemps 1939, étudiant en médecine, sous-lieutenant de réserve, ses contacts multiples avec des Volksdeutsche[7] incitent l'Abwehr à lui demander de renouer avec le service actif.

Le 1er septembre 1939, à la tête de 80 hommes travestis en cheminots polonais, prend le contrôle de l'important nœud ferroviaire de Katowice, en Silésie, et permet la capture d'un train militaire rempli de troupes.

Le 10 mai 1940, tient le rôle d'un supposé prisonnier allemand pour s'emparer d'un pont sur le canal Juliana. Quelques jours plus tard, avec une douzaine d'hommes en uniformes belges, s'infiltre au travers de lignes, empêche la destruction par les Britanniques des écluses de Nieuport[8] et interdit des inondations identiques à celles de 1914.

Commandant la 8e compagnie du Lehr-Regiment Brandenburg ZBV 800, s'empare de ponts sur le Vardar lors du déclenchement de la campagne de Yougoslavie en avril 1941.

Chevalier de la croix de fer avec feuilles de chênes.

Keyes Geoffrey (anglais)

Ce jeune officier, au visage poupin et au regard malicieux, manifeste en une très brève carrière un courage et une résolution qui lui vaudront la Military Cross et la Victoria Cross. Il avait, il est vrai, de qui tenir : son père, l'amiral R. Keyes, avait été le héros du raid sur Zeebrugge en 1918.

Né en 1916.

Commandant en second du commando no 11 durant la guerre de Syrie, se fait remarquer dans l'attaque d'un point d'appui tenu sur le Litani par le 22e RTA français (opération où le commando no 11 perd le quart de son effectif).

Mortellement blessé en menant l'action contre le PC supposé de Rommel à Beda Littoria, le 17 novembre 1941.

Victoria Cross.

Laycock Robert (anglais)

Le nom du colonel puis général Laycock est étroitement associé aux commandos britanniques dont il est l'un des principaux patrons. Cet officier supérieur de classe est regardé par ses pairs et supérieurs comme *« grand, beau, dynamique, insolent et doublement compétent »*.

Né en 1905.

Issu des Royal Horse Guards, diplôme d'état-major, volontaire pour les commandos.

Lieutenant-colonel, patron de la Layforce comprenant les commandos n° 7, 8 et 9 en Egypte, en 1941.

En mai 1941, couvre avec sa Layforce le repli des forces britanniques vers la côte méridionale de la Crète.

Participe personnellement à l'opération malheureuse contre Rommel. Après 41 jours d'errance dans le désert avec le sergent Terry, parvient à rejoindre la VIII^e^ armée.

Chef des opérations combinées de 1943 à 1947, poste où il succède à l'amiral Mountbatten.

Distinguished Service Order.

Lovat Shimi Lord (écossais)

Ce gentleman semble avoir tendance à regarder la guerre comme une chasse aux grands fauves. Cette attitude ne l'empêche pas de se montrer sur le terrain un patron de commando aux qualités exceptionnelles de maîtrise et de courage.

Né en 1911. 24^e^ chef du clan écossais des Fraser de Lovat[9].

Entré dans l'armée en 1932, revient à la vie civile en 1938.

En décembre 1940, rejoint le commando n° 4 dont il deviendra le chef en janvier 1942. Promu général de brigade le 23 avril 1943, prendra le commandement de la 1^re^ Brigade spéciale de commandos.

Sera à Dieppe puis en Normandie, où il sera grièvement blessé.

Cette haute silhouette, dominant le champ de bataille, souvent en pantalon de velours avec pull-over blanc à col roulé, carabine Winchester sous le bras, cornet de chasse à l'épaule, accompagné de son célèbre piper Bill Millin, est pour ses hommes un formidable stimulant.

Distinguished Service Order.

Mayne Paddy (irlandais)

Cet « immense bonhomme doué d'une force physique terrible et d'un accent irlandais à couper au couteau » est le type même de l'officier de commando payant de sa personne et entraînant ses hommes par son exemple.

Jeune lieutenant en 1941. Volontaire pour rejoindre Stirling dont il deviendra l'adjoint.

D'une audace folle, servi par une chance insolente et à bien des égards méritée, multiplie les coups de main heureux sur les aérodromes ennemis. Ses compagnons disaient, évoquant l'équipe qu'il formait avec Stirling : « Avec le commandant Stirling et le capitaine Mayne, on pouvait être sûr qu'on allait se marrer. »

A la fin de la campagne d'AFN, il affiche plus de 100 avions détruits à son actif.

Il succède à Stirling fait prisonnier.

Distinguished Service Order (quatre barres).

Newman Charles (anglais)

Rien ne pouvait laisser supposer que ce père de famille, ingénieur civil de son état, obtiendrait un jour la Victoria Cross en tant que chef du commando lancé dans l'une des opérations les plus risquées de la Seconde Guerre mondiale.

Né en 1904.

Officier de réserve de l'Essex Regiment.

Commande en Norvège la 3^{e} compagnie indépendante.

Volontaire pour les commandos, y prend comme lieutenant-colonel le commandement du commando n^{o} 2.

Personnalité rayonnante, calme, obstiné et aimé de ses subordonnés, le colonel Newman prépare et exécute le raid sur Saint-Nazaire du 28 mai 1942.

Exemplaire pour tous jusqu'au bout, est finalement fait prisonnier.

Victoria Cross.

Place Godfrey (anglais)

Il n'est pas très haut sous la toise et fait vraiment très jeune, avec un sourire posé de bon élève. Cette silhouette juvénile ne l'empêche pas d'avoir réalisé avec son ami Donald Cameron l'un des plus grands exploits de la Seconde Guerre mondiale : piéger le *Tirpitz* dans son repaire.

Ancien élève de l'Académie navale de Darmouth.

Officier de marine en septembre 1938.

Sous-marinier dans les premières années de la Seconde Guerre mondiale. Obtient la Distinguished Service Cross.

Rejoint la XII^{e} flottille de sous-marins en août 1942.

Commandant de l'X-7 pour l'opération Source contre le *Tirpitz*.

Fait prisonnier, est libéré en mai 1945.

Passe ensuite dans l'Aéronavale et termine sa carrière amiral.

Victoria Cross.

Skorzeny Otto (autrichien)

Le personnage a une légende. Ce nazi impénitent, révélé par la libération de Mussolini au Gran Sasso, sut la façonner et la développer durant et après la guerre. A son crédit, des risques personnels certains, une présence incontestable et une imagination jamais à court. Colosse balafré, souvenir de jeunesse, il se présente comme l'élément numéro un des commandos allemands.

Né autrichien à Vienne en 1908.

Ingénieur de formation.

Mobilisé en 1939 dans la division SS Leibstandarte Adolf Hitler.

Blessé en Russie en 1942, évacué ensuite pour maladie, est chargé en avril 1943 de mettre sur pied une unité de commando dans le cadre des Waffen SS (bataillon Friedenthal, à destination spéciale).

Est choisi par Hitler lui-même comme responsable politique de l'opération pour la libération de Mussolini. Le succès obtenu au Gran Sasso, largement exploité par le régime, le fait connaître et le propulse vers d'autres missions d'intérêt stratégique en 1944-1945.

Après la guerre, sera acquitté par un tribunal militaire allié.

Décédé en Espagne en 1975.

Chevalier de la croix de fer avec feuilles de chêne.

Stirling David, « le major fantôme » (écossais)

Ce grand gabarit, au faciès taillé à coups de serpe, appartient au carré très réduit des militaires sachant bousculer les vieilles formules et innover. Les commandos stratégiques lancés par Stirling font date dans l'art de la guerre.

Né en 1915, de vieille souche écossaise.

Mobilisé en 1939.

Au début de 1941, lieutenant au commando n° 8, part en Egypte avec la Layforce du colonel Laycock.

En juillet 1941, avec l'accord du général Auchinleck, crée ce qui deviendra le SAS en vue de raids stratégiques.

De cette date à sa capture en 1943, mène personnellement dans le Sud tunisien une série d'opérations de commandos sur les arrières allemands et italiens. Se distingue par l'originalité et l'audace de ses méthodes.

Auteur de la célèbre devise : « Qui ose gagne. »

Après la guerre, retourne à la vie civile.

Distinguished Service Order.

Witzig Rudolf (allemand)

Soldat avant tout, rigoureux et minutieux dans le service, a le sentiment absolu de se battre pour son pays, sans pour autant apporter une adhésion particulière au nazisme. Sa préparation, suivie d'une parfaite exécution, du commando sur Eben-Emael reste un cas d'école.

Né le 18 août 1916.

Entre dans l'armée en 1935.

Commandant de l'opération des sapeurs parachutistes contre Eben-Emael le 10 mai 1940.

Parachuté en Crète le 21 mai 1941, où il est sévèrement blessé.

En 1942-1943, se bat en Tunisie. Peu avant la capitulation, est évacué de la tête de pont encore tenue par la Wehrmacht, sur ordre personnel du Führer qui refuse de voir tomber aux mains de l'ennemi le héros d'Eben-Emael.

En 1943, est sur le front de l'Est à la tête du 21e régiment de sapeurs parachutistes.

Commande en 1944-1945 le 18e régiment de parachutistes en France, Belgique et Hollande.

En 1956, rejoint la nouvelle armée allemande comme colonel.

Chevalier de la croix de fer avec feuilles de chêne.

---

1 En français, Brandebourg.

2 Tristement célèbre pour son camp de concentration.

3 Ayant, comme la Waffen SS, largement fait appel aux étrangers, la division Brandenburg comptera quelques dizaines de Français incorporés dans la 8e compagnie du 3e régiment. Implantée à

Eaux-Bonnes dans les Pyrénées, cette 8e compagnie interviendra contre les maquis.

4 Formation dite de « chasse », rattachée aux Waffen SS et employée par le RSHA.

5 Moyenne 2 pour 1 000.

6 Le 3e Squadron du 2e SAS continuera à opérer en Italie en liaison avec la résistance italienne.

7 Minorités ethniques allemandes vivant hors d'Allemagne.

8 Entre Dunkerque et Ostende.

9 Qui a pour devise en vieux français : « Je suis prest. »

1. Ouvrages d'intérêt général

CAVE BROWN Anthony, *La guerre secrète*, 2 vol., Pygmalion, 1981 ; réédition en un vol. collection Multipages, 2000, chez le même éditeur

CHURCHILL Winston, *Mémoires de la Seconde Guerre mondiale*, 10 vol., Editions de la Palestine, 1950

COSTELLO John, *La guerre du Pacifique*, 2 vol., Pygmalion, 1982

DEAR Ian, *Sabotage and Subversion*, Cassel, Londres, 1996

EISENHOWER, général, *Crusade in Europe*, Doubleday and Co, 1952

HYMOFF Edward, *The OSS in World War II*, Richardson and Steirman, New York, 1986

LUCAS James, *Kommando (German Special Forces of World War II*), Cassel, Military Classics, 1998

MCRAVEN William, *Spec Ops*, Presidio Press, Novato, 1995

MONTAGNON Pierre, *La Grande Histoire de la Seconde Guerre mondiale*, 10 vol., Pygmalion, 1992 ; réédition en 2 vol. collection Multipages, 1999, chez le même éditeur

O'NEILL Richard, *Suicide Squads*, Salamander Books, Londres, 1981

SHIRER William, *Le III^{e} Reich*, 2 vol., Stock, 1959

SPEER Albert, *Au cœur du III^{e} Reich*, Fayard, 1941

TOLAND John, *Adolf Hitler*, 2 vol., Pygmalion, 1978

WEEKS John, *The Airborne Soldier*, Blandford Press, UK, 1982

Collection *History of the Second World War*, Purnell and Sons Ltd, Londres

2. Ouvrages spécifiques

ABSHAGEN Karl Heinz, *Le dossier Canaris*, Channe, Paris, 1949
ANTIER J.-J., *La bataille de Malte*, Presses de la Cité, 1983
ATTARD J., *The battle of Malta*, W. Kimber, Londres, 1980
BERTHOLD Willi, *Division Brandebourg*, Presses de la Cité, 1960
BRADFORD E., *Siège – Malta*, Hamish Hamilton, Londres, 1985
BRISSAUD André, *Les agents de Lucifer*, Librairie académique Perrin, 1975
BRISSAUD André, *Canaris*, Librairie académique Perrin, 1970
BURGESS Alan, *Sept hommes à l'aube*, Albin Michel, 1962
BUSCH Fritz Otto, *Le Drame du « Scharnhorst »*, Julliard, 1953
BUSCH F.O. et BRENNECKE, *La tragédie des cuirassés allemands*, Payot, 1950
CARELL Paul, *Afrika Korps*, Robert Laffont, 1960
CARELL Paul, *Opération Barbarossa*, Robert Laffont, 1964
CLARK M.W., *Calculated Risk*, Harper and Brothers, 1950
CNRS, *Les relations militaires franco-belges*, 1968
CORTA Henry, *Les Bérets rouges*, Amicale des Anciens SAS, 1952
DURNFORD-SLATER John, *Commando*, Denoël, 1953
FLAMAND Roger, *Paras de la France Libre*, Presses de la Cité, 1976
FOLEY Charles, *Commandos extraordinaires*, France Empire, 1955
FORGEAT Raymond, *Remember*, SHAT, 1990
GLINES Carroll, *The Doolittle Raid*, Orion Books, New York, 1980
GUILLAIN Robert, *La Guerre au Japon*, Stock, 1979
HOHME Heinz, *L'Ordre noir*, Casterman, 1968
INFIELD Glenn B., *Skorzeny, chef des Commandos de Hitler*, Pygmalion, 1984
KIEFFER, commandant, *Béret vert*, France Empire, 1969
KURZMANN Dan, *Blood and Water*, Holt and Company, New York, 1997
LA SIERRA Raymond, *Le commando du 6 juin*, Presses de la Cité, 1983
LEFEVRE Eric, *La division Brandebourg*, Histoire et Collections, 1998
LHOEST J.-L., *Les paras allemands au canal Albert*, Presses de la Cité, 1964
LORMIER Dominique, *Les guerriers de Mussolini*, J. Grancher, 1989
LUCAS Philips C.E., *Commando sur Saint-Nazaire*, Presses de la Cité, 1959

MACDONALD Callum, *The Killing of* SS *Obergruppenführer R. Heydrich*, Free Press, New York, 1989
MANSTEIN VON, maréchal, *Victoires perdues*, Plon, 1958
MAST, général, *Histoire d'une rébellion*, Plon, 1969
MRAZEK James, E., *The fall of Eben-Emael*, Presidio Press, 1970
MURPHY Robert, *Un diplomate parmi les guerriers*, Robert Laffont, 1954
PEILLARD Léonce, *Coulez le « Tirpitz »*, Robert Laffont, 1965
PEIS Gunter, *Naujocks*, Arthaud, 1965
PENIAKOFF Vladimir, *Mon armée privée*, Gallimard, 1953
RÉMY, *Mémoires d'un agent secret de la France Libre*, Aux trois couleurs, 1946
ROBERTSON Terence, *Dieppe. Jour de honte. Jour de gloire*, Presses de la Cité, 1963
ROUDIÈRE Pierre, *Et le monde retint son souffle*, Presses de la Cité, 1967
RUGE Friedrich, amiral, *Rommel face au débarquement de 1944*, Presses de la Cité, 1960
SHAW Kennedy W.B., *Patrouilles du désert*, Berger-Levrault, 1948
SKORZENY Otto, *Les missions secrètes de Skorzeny*, Flammarion, 1950
SKORZENY Otto, *La guerre inconnue*, Albin Michel, 1975
STEIN Georg, *La Waffen SS*, Stock, 1971
STRAWSON John, *Le Régiment SAS*, France Empire, 1985
VELLA P., *Malta. Blitzed but not Beaten*, Progress Press, Malte, 1985
VÉRINE Yann, *Les Commandos par mer de la Deuxième Guerre mondiale*, Versois, 1978
WARLIMONT, général, *Cinq ans au GQG de Hitler*, Elsevier Sequoia, 1975
YOUNG Desmond, *Rommel*, Fayard, 1951
Junio Valerio Borghèse e la Xa. Flottiglia MAS, Mursia, 1995
Les Commandos au combat, 1940-1942, Whitefriars Press Ltd, UK, 1944

Index

Aitken, enseigne de vaisseau, 307, 309
Akeida, lieutenant, 97
Alexander, général, 225
Aliénor d'Aquitaine, 252
Aloisi, capitaine de frégate, 73-74
Ancia, soldat, 41
Ardenne von, 269
Arendt, sergent, 34-35
Arnold, général, 137
Athéna, 11
Auchinleck, général, 102-103, 106, 109, 111, 115-116, 205-207, 225

Badoglio, maréchal, 281, 284-285
Bagnold, major, 106-107
Bain, sergent, 237, 248-249, 325
Baloche, second maître, 228, 234
Ban, sous-lieutenant, 99-100, 165, 252
Barberi, 75
Barjot, capitaine de frégate, 247
Barr, lieutenant, 148
Bastor, lieutenant, 180
Beattie, lieutenant de vaisseau, 165, 167-168, 174
Beccati, 75
Becquerel, Henri, 269
Belloni, 84
Benes, président, 29, 178-180
Bergé, 91, 112-114, 151, 192-203,314
Berla, sous-officier, 79
Berlepsch von, lieutenant, 285-286, 288-289, 291,293
Bianchi, sous-officier, 82, 84-86
Birch, sergent, 325
Bissell, sergent, 325
Bither, sergent, 325
Blanton, lieutenant, 325

Bohr, Niels, 269-270
Borghèse, Valério, 80-83, 87-89
Bothe, 269
Bough, sergent, 109
Bourgeois, sergent, 325
Bourgin, capitaine, 208, 212
Boven, caporal, 212
Bower, lieutenant, 325
Braemer, sergent, 324
Bramble, colonel, 56
Braütigan, sergent, 28
Bremer, sous-lieutenant, 62
Brewster, « Jack », enseigne de vaisseau, 298, 300
Buckee, 229-231

Cabrini, 75-76
Cameron, lieutenant de vaisseau, 305-309,311-312
Campbel John, lieutenant, 203, 325
Campbell, capitaine, 121-122
Canaris, amiral, 15-16, 42, 44-45, 177, 179
Carabelli, 78
Carell, Paul, 122
Carlson, major, 215-222
Carse, lt de vaisseau, 262, 264
Catalano, 81
Cattaneo, ingénieur, 72-73
Cavagnari, amiral, 73
César, Maurice, 228
Chant, lieutenant, 30, 169
Charteris, lieutenant, 131-132, 134
Chatel, gouverneur général, 242
Chennault, général, 137, 139, 147, 149
Chumau, lieutenant, 99
Churchill, Winston, 50-53, 55-58, 60, 76, 83, 87, 101-102, 115, 137, 157, 161, 224-226, 240-241, 251, 270, 272-273,296,301,313,315
Clark, général, 241, 244-250, 285
Clarke, colonel, 51, 54-55, 104

Clever, lieutenant, 325
Cole, lieutenant, 324
Condoyanni, capitaine de corvette, 193
Convey, matelot, 255-256, 258
Courtney, capitaine, 245-246, 248-249
Cox, sergent, 129, 134
Cremer, maréchal des logis, 37
Crouch, lieutenant, 325
Cueli, général, 284-285, 291
Cunningham, amiral, 85, 241
D'Annunzio, Gabriele, 71-73, 80
Dartois, capitaine, 247
Darby, major, 227
D'Astier, Henri, 243
Davenport, lieutenant, 325
Davidson, capitaine, 262, 265-267
Dawson, major, 56
De Bourmont, Pierre, 114
De Gaulle, général, 112-113, 202, 241, 243
De La Penne Luigi, lt de vaisseau, 82-86, 89
De Larminat, général, 201
De Monsabert, général, 243
De Saint-Exupéry, Antoine, 153
De Vito, 75
De Wandelaar, 228
Deshazer, caporal, 325
Delica, lieutenant, 38
Dieter, sergent, 147
Dietrich, Sepp, 189
Distelmeier, 36
Djörnöy, 300
Doenitz, amiral, 159, 297
Donovan, colonel, 52-53
Doolittle, lieutenant-colonel, 136-142, 145-147, 149-151, 153, 221, 241, 278,314
Douglas, 174
Dricks, 34

Driver, Evan, 129
Dubner, Kurt, 278
Duce, 77, 281-286, 290-294
Duquette, sergent, 325
Duncan, capitaine de vaisseau, 137
Durnford-Slater, 57, 62-63, 226-227, 229, 232-233

Edson, lt-colonel, 215, 222
Eierman, sergent, 325
Eisenhower, général, 215, 241, 244
Elias, général, 178
Elroy, lieutenant, 144
Emmanuel III, roi, 280
Emmens, lieutenant, 325
Enzer, enseigne de vaisseau, 309
Errard, Jean, 228
Esteva, amiral, 242
Evans, Robert, 298, 300
Everett, lt commander, 130
Ewart, matelot, 253, 255

Faggioni, lt de vaisseau, 75-76
Faktor, caporal, 147, 324
Falkenhorst, général, 272-273
Falls, 262, 265-267
Farrow, lieutenant, 144-145, 148, 325
Fauguet, caporal-chef, 208
Fermi, Enrico, 269
Fitzhugh, lieutenant, 324
Fitzmaurice, sergent, 147, 325
Foot, lieutenant, 245-246, 249
Forrester, capitaine, 63
Fredendall, général, 241
Frank, Karl, 188
Franco, général, 82, 284
Frank, Hans, 179
Fraser, lieutenant, 110-111, 206, 312
Frossetto, lt de vaisseau, 78-79

Frost, major, 129-135
Führer, 13, 15-16, 20, 22, 28, 42, 63, 65, 70, 188-189, 259, 281-283, 288, 290, 292, 296, 300

Gabcik, Joseph, 180-187, 189-190
Gallieni, général, 96
Gardner, sergent, 325
Geille, capitaine, 112
George VI, roi, 50, 192
Gerlach, capitaine, 286, 291-293
Gillet Aimé, caporal, 114
Gilles, capitaine, 63
Giorgini, commandant, 74
Giraud, général, 243, 245, 247, 250
Goddard, matelot, 305
Godfroy, amiral, 84
Goebbels, Joseph, 42, 66, 226, 229
Göring Hermann, maréchal, 278
Grabert Siegfried, 330
Gray, 142, 324
Graziani, maréchal, 101
Green, lt de vaisseau, 143, 147, 165
Greening, lieutenant, 143, 325
Griffin, lieutenant, 325
Guichaoua, 114
Guillain, Robert, 145-146, 150

Hahn, Otto, 269
Haines, adjudant, 170-171, 174
Hallmark, lieutenant, 143, 148, 324
Halls, caporal, 232
Halsey, amiral, 139-140, 151, 154
Hamblen, colonel, 244, 246, 249
Harding, soldat, 174
Harding, enseigne de vaisseau, 309
Harlos, sergent, 35
Haselden, capitaine, 116-119
Hasler, major, 253, 255-258, 261-262

Haug, sergent, 34, 36
Haugland, lieutenant, 271-272, 275
Haukelid, lieutenant, 274-275
Haydon, général, 58-59, 64
Hecke Van, lt-colonel, 243
Heidrick, major, 29
Heinemann, sergent, 35
Heinrich, 16-19
Heisenberg, 269
Helberg, sergent, 271, 274-275
Herndon, lieutenant, 325
Herrero, sergent, 220
Heydrich Reinhard, 13-17, 19-21, 176-183, 185-188
Hite Ray, lieutenant, 325
Hilger, lieutenant, 325
Hill, capitaine, 125
Himmler Heinrich, 14, 177
Hippel von, capitaine, 320
Hitler Adolf, 13-15, 17, 19-21,22-23, 27, 30, 41, 44, 58, 60-61, 63, 65, 67, 70, 73, 102, 123, 177, 188-189, 232, 259-260, 272, 279, 281-283, 286, 290-297, 311
Hoepner, général, 67
Holmes, colonel, 244, 246, 249
Holstrom, lieutenant, 142, 324
Hoover, lieutenant, 142, 342
Horton, sergent, 325
Howart, caporal, 174
Hudspeth, lt de vaisseau, 309-310
Hübel, sergent, 36
Huston, 262, 265-267

Idland, lieutenant, 274-277
Idris, Mohammed, 117
Inagaki, 94-95
Iturria, Victor, caporal-chef, 208
Iwasa, lieutenant, 93, 97

Jacquier, 114

Jaeger, lieutenant, 121
Jellicoe lord, 192-195, 198, 200-201, 203, 206
Jewell, lt de vaisseau, 245,248-249
Joliot-Curie, Frédéric, 269
Jones, lieutenant, 142, 324
Jones, sergent, 262, 265-266, 324
Jordan, lieutenant, 114, 202, 206, 208-209
Jordan, caporal, 324
Jottrand, major, 27, 33, 39-40
Jousse, lt-colonel, 243, 247
Joyce, lieutenant, 143, 325

Kadhafi, colonel, 117
Kanemitsu, lieutenant, 218
Kappeler, lieutenant, 325
Kappler, Herbert, 284
Karl, 16-19, 188
Kaufholz, lieutenant, 121
Kayser, sergent, 274-276, 291
Keitel, général, 42, 300
Keiyu, lieutenant, 99-100
Kendall, enseigne de vaisseau, 305
Kesselring, maréchal, 281
Keyes, Geoffrey, major, 56, 117
Keyes, Roger, amiral, 55, 61, 118-123, 158,314
Kieffer, lt de vaisseau, 227-228, 238-239
King, amiral, 59, 137
Kjelstrup, sergent, 271, 275
Klein, oberscharführer, 183, 185-187
Knaak, lieutenant, 68-69
Knight, 247, 249
Knobloch, lieutenant, 325
Knoxle, Frank, 153
Koch, capitaine, 28, 38, 40-42
Koga, Minechi, amiral, 155
Koons, caporal, 236
Koso, Abe, amiral, 221
Kowacic, sergent, 121

Kubis, Jan, 180-182, 184-189

Laban, sergent, 325
Lane, lieutenant, 260
Lange, 34, 37
Lanphier, capitaine, 153-154
Larkin, sergent, 325
Larsen, Leif, 298-300
Laver, caporal, 253, 257-258
Lawrence d'Arabie, 104, 116
Lawson, lieutenant, 143, 325
Laycock, colonel, 56, 58, 102-103, 105, 117-119, 122
Layton, capitaine, 152
Lazege, caporal-chef, 208
Le Gall, caporal, 208
Leclerc, général, 108, 138
Leeb von, maréchal, 67
Legrand, Michel, 114
Lemaigre-Dubreuil, 243
Lemnitzer, général, 244-246, 249
Leonard, sergent, 324
Léostic, Pierre, 193, 197, 199, 201-202
Leroy, Jacques, 208
Lewis, Jack, 105, 110, 167
Linge, capitaine, 61, 63
Lister, colonel, 227, 239
Livingstone, capitaine, 245-246, 248-249
Logeais, Emile, 114
Lorimer, enseigne de vaisseau, 305
Loustalot, lieutenant, 232
Loutre, Antoine, 311
Lovat, lord, 56, 60, 151, 227, 233-238
Low, commandant, 137
Lyon, capitaine, 261-265, 267

Macai, lieutenant, 144
MacArthur, général, 53, 155, 216
Macdonald, lieutenant, 236

Mac-Dowell, 262
Macia, lieutenant, 325
Mackenzie King, William, 225
Mackinnon, lieutenant, 255-256, 258
Maclean Fitroy, général, 104
Magennis, James, 304, 312
Maier, sergent, 31, 37
Manch, lieutenant, 324
Manske, sergent, 324
Manstein von, général, 23, 67, 70, 88
Marceglia, 82, 86
Marino, sous-officier, 82, 86-87
Marshall, général, 137, 214, 221
Martellotta, capitaine, 82, 86-87
Martin, aspirant, 114, 208-209, 211-212
Mast, général, 243, 247
Maurois, André, 56
Mayne, Paddy, capitaine, 105, 109-111,206-207,210-212
McClure, lieutenant, 325
McCool, lieutenant, 324
McElroy, lieutenant, 325
McGurl, lieutenant, 324
Meder, lieutenant, 148, 324
Meier, caporal, 31
Meyer, capitaine de vaisseau, 289, 307
Michel, aspirant, 247
Mills, matelot, 253, 257-258
Mills-Roberts, commandant, 234-237
Minerve, 11
Minos, 199
Mitchell, général, 138
Mitchell, John, major, 153-155
Mitscher, capitaine de vaisseau, 140, 154
Moccagatta, capitaine de frégate, 74-75, 77-80, 88
Moffat, matelot, 255
Molotov, 65
Montailler, 228

Montgomery, général, 225-226, 237, 285
Morgan Charles, capitaine de vaisseau, 85, 89
Mors, major, 283-285, 288-289, 291, 293
Mouhot, Jacques, 114, 193-195, 197, 201-202
Mountbatten, amiral, 61, 158-160, 223-224, 252-253, 273
Müller, 16-17, 19, 21
Murphy, Robert, 243-244, 246-250
Murray, capitaine, 229
Mussolini, Benito, 17, 71-74, 88-89, 120, 205, 280-286, 290-292, 294, 315

Nagumo, amiral, 214
Napoléon, 80, 316
Naujocks, Helmut, 13-21
Neuhas, 319
Neuhaus, sergent, 36
Neurath von, 178
Newman, lt-colonel, 91, 161, 164-165, 170-175
Niedermeier, sergent, 34
Nielsen, lieutenant, 325
Nimitz, amiral, 53, 152, 155, 216
Noguès, général, 242

O'Connor, général, 101-102
Ozuk, lieutenant, 324

Page, lieutenant, 62, 262, 266-267, 309
Parker, lieutenant, 325
Passy, colonel, 113, 207
Patton, général, 202, 241
Paulus, maréchal,
Peatross, lieutenant, 218-219221
Pedretti, 78
Petrakis, lieutenant, 193-196, 199-203
Pettiward, capitaine, 236
Philipps Wing, lt-colonel, 237
Pickard, commander, 130, 132, 135
Place, lt de vaisseau, 307-309

Pohl, sergent, 325
Porteous, lieutenant, 236
Portseffen, felwebel, 40
Potter, lieutenant, 324
Potucek, Jiri, 180
Poulsson, lieutenant, 271, 275
Pound, lieutenant, 325
Prager, capitaine, 29
Pritchard, capitaine, 162, 171-172

Rabouhans, 228, 234
Radl, lieutenant, 283,286, 288, 293
Raeder, amiral, 297
Raschke, 34
Ray Hine, lieutenant, 154
Reddy, lieutenant, 325
Rémy, 126
Renault, Gilbert, 125
Ribbentrop, Joachim von, 17, 65
Richtie, général, 103
Rigault, Jean, 243
Roberts, général, 226
Roderick, lieutenant, 169-170
Röhm, Ernest, 177
Rommel, maréchal, 102, 109, 111, 115-120, 123-124, 179, 205, 225, 241,260,315
Ron, Hockey, flight lieutenant. 179
Ronneberg, Joachim, lieutenant, 274-277
Roosevelt, président, 52-53, 137, 149, 153,224, 240-241,270
Roosevelt, James, capitaine, 220
Ropert, 228
Ross, capitaine, 133
Rossetti, ingénieur, 72
Roy, lieutenant, 169
Royer, lieutenant, 114
Rundstedt von, maréchal, 67
Rutherford, 269
Ruxton, lieutenant, 231

Ryder, capitaine de frégate, 160-162, 164-166, 170, 173, 175,241

Sadler, Mike, 208-209
Saint-Hardouin, 243
Sakamaki, enseigne de vaisseau, 92, 94
Savage, matelot, 175
Saylor, sergent, 325
Schergat, sous-officier, 82, 86
Schwarz, sergent, 319
Scott, sergent, 325
Seekings, caporal, 110
Sessler, lieutenant, 325
Sheard, caporal, 255
Sibard, Jack, 193, 195, 197, 201-202
Sims, lieutenant, 325
Sinclair, caporal-chef, 233
Skacha, Vladimir, 180
Skinnarland, Einard, 271-276, 278
Skorzeny, Otto, 11, 151, 280, 282-286, 288-294,314
Slims Chalmgton, sergent, 174
Smith, lieutenant, 144, 325
Soleti, général, 286, 288-290
Sparks, matelot, 253, 257-258
Spatz, sergent, 148, 325
Speer, Albert, 278
Staline, Joseph, 65, 67, 148, 224, 240
Stephens, sergent, 324
Stimson Henry, 153
Stirling, David, lt-colonel, 103-106, 108-112, 114-115, 151, 202, 205-213, 245, 323
Stirling, William, lt-colonel, 56, 58, 73,91,323
Storhaug, sergent, 274-275
Stork, lieutenant, 325
Stromsheim, 274-277
Student, général, 28, 281, 283-286, 288, 293
Sturges, général, 330
Supper, 35

Taverne, 228, 234
Tchang Kaï-chek, maréchal, 137, 146-147, 149
Tedeschi, 75-76
Terry, sergent, 120-122
Tesei Teseo, 72, 77-78, 80
Tessier, Jacques, 245,247-249
Thatcher, sergent, 325
Thümmel, 82
Tibbets, major, 244
Tilley, matelot, 309
Timothy, lieutenant, 131
Tiso, monseigneur, 177
Tod, major, 54, 57
Trepel, lt de vaisseau, 239
Truelove, lieutenant, 324
Turrant, sergent, 174-175

Ugaki, amiral, 153, 155
Ulysse, 11-12, 64
Unger, sergent, 36
Valcik, Joseph, 180, 184-185, 190
Vaughan, colonel, 322
Vesco, 81
Visintini, 81
Wallace, sergent, 253, 255
Walter Wilhem, 45-49
Walton, lieutenant, 172
Washington, George, 138, 149, 214, 216, 243
Watson, lieutenant, 143, 325
Wavell, général, 102, 107
Well, capitaine, 209, 236
Wenzel, sergent, 35-38
Weygand, général, 242-243
Wheeler, capitaine, 174
White, lieutenant, 325
Whitley, matelot, 128, 130, 132-134, 307
Whittam, enseigne de vaisseau, 307
Wilder, lieutenant, 324

Williams, sergent, 325
Wills, capitaine, 232
Winton, Denis, 79
Witzig, lieutenant, 28-31, 38, 40-42, 132,314
Woolridge, lieutenant, 260
Wright, capitaine de vaisseau, 141, 244, 246, 249
Wyburd, capitaine de frégate, 229
Wynn, lieutenant de vaisseau, 170, 174-175

Yamamoto, amiral, 92, 96-97, 99-100, 139, 150-155
Yokoyama, sous-lieutenant, 93
York, lieutenant, 76, 89, 143, 147
Young, lieutenant, 131-133
Young, major, 229-233,237-238
Youngblood, lieutenant, 324

Zemek, Jan, 180
Zirnheld, aspirant, 114, 208-209, 211-212
Zozzoli, 81